

CCCLIV.

TORNATA DI SABATO 17 GIUGNO 1911

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE GIRARDI

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

INDICE.

Atti vari	Pag. 15849, 15916
Autorizzazione a procedere contro il deputato Torlonia (<i>Annunzio</i>)	15849
Bilancio dei lavori pubblici (<i>Seguito e fine della discussione</i>)	15859
AMICI VENCESLAO	15859
BUONANNO	15868
CAMERA	15870
CAVAGNARI	15895
COLONNA DI CESARÒ	15862-79
CORIS	15866-71
COTTAFAVI	15896
DE NOVELLIS	15876
D'ORIA	15872, 15908
GIRARDINI	15896
MORPURGO	15861-63
NEGROTTA	15907
NUVOLONI	15860-65-73-95
ORLANDO SALVATORE	15872
PIETRAVALLE	15899
PIPITONE	15869
POZZI, <i>relatore</i>	15870
QUAGLINO	15860-79
RIZZA	15898
RONCHETTI	15893
ROTA ATTILIO	15895
SACCHI, <i>ministro</i>	15860-61-62-64 15865-66-70-74-77-79-90-97-91, 15907-908
SIGHIERI	15892-65
TURATI	15887
Convocazione degli Uffici (<i>Annunzio</i>)	15850
Dimissioni rinnovate dal deputato Serristori	15849
PRESIDENTE	15849
Disegni di legge (<i>Discussione</i>):	
Riordinamento dell'amministrazione del dazio governativo consumo di Roma e Napoli	15850
BUONANNO	15850
FACTA, <i>ministro</i>	15853-58-59
GARGIULO	15858
RUBINI	15852

Interrogazioni:

Servizio telegrafico nel comune di Roghudi:	
BATTAGLIERI, <i>sottosegretario di Stato</i> . Pag.	15840
LARIZZA	15840
Vice-segretari comunali:	
BENTINI	15841
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	15840
Grandinata nel Recanatese:	
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	15842
VALERI	15842
Uccisione dell'ingegnere Giunta Cafiero:	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	15843
MURATORI	15844
Afta epizootica nel Veneto:	
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	15844
VALLI	15845
Sciopero di operai in Zurigo:	
BASLINI (<i>Fatto personale</i>)	15848
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	15846
QUAGLINO	15847

Osservazioni e proposte:

Comitato segreto:	
PRESIDENTE	15914
Lavori parlamentari	15914

Proposte di legge (*Lettura*):

Tombola telegrafica a favore dell'erigendo ospedale civile di Cittaducale (VENCESLAO AMICI)	15849
Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Fermo, Grottamare e Porto San Giorgio (SPERANZA)	15849
Erezione di un monumento in Melito Porto Salvo per ricordare lo sbarco di Giuseppe Garibaldi (LARIZZA)	15849
Tombola telegrafica a favore dei ricreatori popolari di Roma (BARZILAI)	15849
Tombola telegrafica a favore del reparto tubercolosi dell'ospedale di Umbertide e degli ospedali di Pietralunga e Montone (PATRIZI)	15849

Relazioni (Presentazione):

Esenzione delle tasse postali all'istituto nazionale per gli orfani dei maestri elementari (CAETANI)	Pag. 15850
Agevolezze ai comuni del Regno per la provvista di acque potabili (SANARELLI)	15854
Circolazione degli automobili (SILVIO CRESPI)	15913
Proroga delle disposizioni a favore dei danneggiati politici delle provincie napoletane e siciliane (MANGO)	15913
Sistemazione di due scuole elementari nautiche in Napoli e Venezia (DENTICE)	15913

Votazione segreta (Risultamento):

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912	15916
Riordinamento dell'amministrazione del dazio consumo governativo di Roma e di Napoli	15916
Aggregazione di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano	15916
Tombola telegrafica a favore degli ospedali « Umberto I » di Nocera Inferiore ed « Andrea Tortora » di Pagani	15916

La seduta comincia alle 14,5.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di salute, gli onorevoli: Agnesi, di giorni 5, e Paniè, di 5.

(Sono conceduti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

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

L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste ed i telegrafi ha facoltà di rispondere.

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per le poste ed i telegrafi*. All'onorevole Larizza rispondo d'accordo col mio collega sottosegretario per gli interni.

Come l'onorevole interrogante sa, il Ministero delle poste e telegrafi provvede agli impianti degli uffici telegrafici a totale spesa dello Stato quando ne viene fatta richiesta dal Ministero degli interni.

Questo fece la domanda per l'impianto del telegrafo nel comune di Roghudi fin dal 30 agosto scorso.

Ma non venne confermata che in data 8 corrente la richiesta di esecuzione a cagione delle condizioni del bilancio, essendo stati impegnati ed oramai esauriti i fondi del relativo capitolo per i molti altri impianti precedentemente designati.

L'impianto di Roghudi pertanto, posso assicurare l'onorevole interrogante, sarà fatto inlubbiamente nel prossimo esercizio.

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

LARIZZA. Mi dichiaro pienamente soddisfatto della cortese e lusinghiera risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi.

Giustifico la mia interrogazione.

È dal 1906 che io insisto per l'impianto del telegrafo a Roghudi; e la ragione della mia viva insistenza è che trattasi di un paese completamente isolato, a cavaliere ad una rupe, fra due torrenti spesso inguadabili, tanto che l'inverno manca assolutamente ogni comunicazione cogli altri paesi, restando quei poveri abitanti addirittura bloccati. Ne viene in conseguenza che, se accade un qualsiasi inconveniente, se si verifica un bisogno urgente, essi non possono neppure comunicare colle autorità.

Ora la mia insistenza è stata coronata dalla gentile risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, ed io mi dichiaro completamente soddisfatto. (Benel)

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione degli onorevoli Bentini e Baldi al ministro dell'interno « per sapere se non creda utile ed equo sistemare la posizione dei vice-segretari presso i comuni stabilendo, come fu fatto per i ragionieri con legge 15 luglio 1906, che siano promossi a segretari, in base a debite cautele d'anzianità e di capacità, oppure ammettendoli all'esame di patente, alla prossima sessione di esami ».

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

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Se io ho bene inteso il significato

dell'interrogazione che mi viene fatta dagli onorevoli Bentini e Baldi, mi sembra che essi vorrebbero in sostanza questo: che i vice segretari dei comuni fossero senz'altro abilitati all'ufficio di segretari comunali, con talune cautele. A questo riguardo io non ho che a ricordare agli onorevoli interroganti il preciso disposto dell'articolo 158 della legge comunale e provinciale, che mi mette nella dura necessità di dover rispondere negativamente a questa prima loro richiesta, poichè quell'articolo stabilisce che nessuno possa essere nominato segretario comunale se non in seguito ad esame dato, secondo le norme da stabilirsi per regolamento. E nemmeno possono essere applicate per analogia le disposizioni che riguardano i ragionieri, perchè quella dei ragionieri è una classe non di impiegati addetti alle provincie, o ai comuni, o allo Stato; ma di professionisti liberi.

Gli onorevoli interroganti vorrebbero poi che subordinatamente i vice segretari fossero abilitati a dare l'esame, come lo possono fare i segretari; e conseguentemente fossero autorizzati ad assumere tutte le funzioni dei segretari.

A questo riguardo debbo ricordare l'articolo 1º della legge del 7 luglio 1902, il quale stabilisce in modo categorico che la stessa patente è richiesta per la nomina a vice segretario quando ne sia il caso. Ora, sanno gli onorevoli interroganti come allo stato presente, per essere nominati segretari comunali, occorre la licenza liceale o d'istituto tecnico o la patente di maestro elementare di grado superiore: non si può prescindere da questi titoli. Siccome però (e qui trovo uno spiraglio per conto mio per poter rispondere con una frase benevola agli onorevoli interroganti) è accaduto che in un periodo transitorio si è concesso ai vice segretari che non avevano la licenza liceale, ma soltanto quella ginnasiale, di poter essere ammessi agli esami di segretario comunale, io vedrò, pur non assumendo un formale impegno e senza dare neanche una promessa eccessiva, quali ostacoli si frappongono perchè si possa accordare ai vice segretari, con quelle cautele che gli onorevoli interroganti stessi hanno stimato opportune, di accedere ai posti di segretari.

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

BENTINI. L'onorevole sottosegretario di Stato non ha risposto completamente ed esaurientemente alla mia domanda. Quando io redassi e presentai la mia interrogazione,

ero perfettamente consapevole delle difficoltà di legge che si opponevano al soddisfacimento del mio voto. Per questo mi affrettai a soggiungere la domanda subordinata, la quale è stata oggetto di discussione ed è stata ora presa in considerazione.

Io mi auguro che l'onorevole sottosegretario di Stato voglia attendere con vera premura alla sorte di questa parte del personale comunale. Si tratta di gente la quale è dentro una cerchia d'onde non può uscire, perchè, come egli accennava, è sprovvista di ogni soccorso; di gente la quale è benemerita dell'andamento della nostra amministrazione e non ha un compenso, una soddisfazione in confronto al contributo prezioso che porta col suo lavoro.

So perfettamente che l'abolizione è contraddetta dalla lettera e dallo spirito della legge, e perciò avevo suggerito un ripiego analogo; avevo detto: fate per i vice segretari comunali quel che si è fatto per i ragionieri, per altri pratici in altri campi dell'attività professionali.

Ma, ripeto, ero perfettamente consapevole della negazione che è contenuta nella disposizione concreta e positiva della legge; però mi pare che alla domanda subordinata non si possa assolutamente dir di no, mi pare che con un po' di studio e di preparazione quella domanda possa in breve tempo essere accolta in conformità dei voti e dei reclami di questa categoria di personale.

Se vi dicessi: ammettete tutti i vice-segretari alla prossima sessione di esame di luglio e di agosto vi direi cosa che non si presenterebbe con carattere di equilibrio e di misura di fronte al Governo, che avrebbe non una ma mille ragioni per respingere la domanda.

Ma io invece modero la mia domanda con condizioni che risultano anche dal testo della mia interrogazione.

Io dico: ammettete i vice-segretari, che abbiano una certa anzianità che sia garanzia della loro capacità amministrativa e della loro probità morale. E, se non basta questo elemento dell'anzianità, completatelo anche con titoli e con requisiti scolastici che una volta erano indispensabili e sufficienti per essere ammessi a quell'esame.

Del resto, come accennava benissimo l'onorevole sottosegretario di Stato, c'è un precedente che mi affida e mi dà garanzia che la mia domanda non resterà inascoltata.

Altra volta i vice segretari furono ammessi a dare l'esame, furono ammessi al conseguimento di questo vantaggio, che è pure un riconoscimento per il loro lavoro morale e materiale.

Orbene, si faccia altrettanto, non è poi una classe molto numerosa; se le mie notizie sono esatte, il numero di questi vice-segretari che si troverebbero in condizione di aspirare a questo passaggio non va che dai 150 ai 200.

E sarà non soltanto un atto di giustizia verso costoro, ma un vantaggio per le amministrazioni specialmente piccole, che nella mancanza o nell'assenza prolungata del segretario si trovano in mezzo a difficoltà alle quali non possono far fronte se non sobbarcandosi a spese che ne schiacciano il bilancio.

Quindi, poichè nella mia domanda si mira al tempo stesso a un provvedimento di equità e al vantaggio delle amministrazioni, confido che le parole del Governo, espresse così bellamente dall'onorevole sottosegretario di Stato, saranno seguite dai fatti.

PRESIDENTE. Segue ora l'interrogazione dell'onorevole Valeri, al Governo « per sapere se ha preso i provvedimenti necessari a lenire quanto sia possibile i danni incalcolabili causati dalla straordinaria grandinata che flagellò ieri oltre tre quarti dell'ubertoso territorio di Recanati e comuni limitrofi ».

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

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Il 13 di questo mese una violenta grandinata, come sa l'onorevole interrogante, ha devastato gran parte dei raccolti di quella fertile regione. Il Governo ne ebbe immediata notizia dal sindaco di quella città a cui dobbiamo l'omaggio che si deve a tutti coloro che mostrano d'interessarsi vivamente alle sorti del loro paese.

Appena avuta questa notizia telegrafica ho assunto da quel prefetto maggiori e più precise notizie, che purtroppo non fecero che confermare quelle trasmesse dalle autorità comunali.

Veniamo ora alle conseguenze nei rapporti col Ministero dell'interno, poichè a nome del ministro dell'interno io parlo da questo banco.

L'onorevole Valeri, che è distinto e anziano parlamentare ben sa che non possono essere altro che queste :

Il Ministero dell'interno, di fronte a disastri di questa natura, non può che accordare sussidi alle persone più bisognevoli e maggiormente colpite dal disastro stesso.

Nessun'altro beneficio è in caso di recare a queste povere persone.

VALERI. Questo lo so.

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ella lo sa! Non so se il collega delle finanze possa escogitare mezzi diversi che non sono consentiti dal Ministero dell'interno. A questo riguardo posso esprimere un augurio.

Ma assicuro, per conto mio, l'onorevole Valeri che tutto quello che è umanamente possibile si farà da noi per lenire quella grande disgrazia che ha colpito quella nobilissima regione.

CASCIANI. Ci vuole l'assicurazione per i danni della grandine.

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ella mi dà motivo per un'altra dichiarazione. Siccome in quella località vige più che altrove il sistema della mezzadria, i danni sono risentiti, è vero, per una metà dal colono, ma posso anche soggiungere che una gran parte di questi coloni sono assicurati. *Va sans dire* che tutti quelli che sono assicurati, trarranno i benefici, che possono essere loro dovuti, dalla assicurazione; e per questi il Governo naturalmente non avrà nulla a fare.

Ma siccome vi sono anche contadini e povera gente che non furono così previdenti da pensare ad assicurarsi, per questi il Governo farà quello che è umanamente possibile.

CASCIANI. Ci vuole l'assicurazione statale!

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

VALERI. Ringrazio il Governo della premura che ha avuto nell'attingere sollecitamente notizie dell'eccezionale disastroso nubifragio che ha colpito il territorio di Recanati, e sono certo di interpretare il sentimento di gratitudine di tutti i cittadini recanatesi con questo ringraziamento, dolente per altro che di benefici maggiori, più adeguati di quelli accennati dall'onorevole Falcioni, il Ministero dell'interno non abbia la possibilità.

Nel territorio di Recanati, sui due terzi dei suoi 11 mila ettari, è stato assolutamente distrutto ogni e qualsiasi raccolto, proprio nel momento in cui ogni raccolto è pendente e quest'anno, quasi per derisione della sorte, promettentissimo. E per ben

due terzi dell'ubertoso territorio oltre sei, forse settemila famiglie di mezzadri si trovano assolutamente senza alcun mezzo di sussistenza fino all'anno venturo. Dico senza alcun mezzo di sussistenza sino all'anno venturo, poichè anche i proprietari non si trovano e non possono trovarsi in condizioni di poterle sovvenire, come di solito e in circostanze analoghe, perchè anche l'anno scorso ebbero la disgraziata coincidenza di un'annata eccessivamente sfavorevole per avversità climatiche.

Il sindaco di Recanati, conte Leopardi, immediatamente, dopo aver telegrafato al Ministero dell'interno, è venuto a Roma, e con me ha conferito ieri col ministro delle finanze. Ma fu necessario convenire che imprescindibili disposizioni di legge non permettono assolutamente di poter recare in questo caso alcun beneficio nè di sgravi nè di dilazioni d'imposte per appartenere quella regione alle ex-province pontificie, che non hanno la sovrainposta corrispondente ai danni cagionati dalle intemperie. È inutile e vano quindi insistere da questo lato. E se, qualche soccorso il Ministero dell'interno, per detto dell'onorevole sottosegretario di Stato, potrà e vorrà fare, ciò di che ringrazio nuovamente, io aggiungo che anche altri Ministeri potrebbero venire in aiuto. Aiuto che io invoco qui, chiedendo all'onorevole sottosegretario di Stato, anzi all'onorevole presidente del Consiglio stesso, che ne voglia parlare coi suoi colleghi di Gabinetto.

Può infatti il Ministero dell'agricoltura, industria e commercio agevolare quanto possibile il credito agrario ai piccoli proprietari e mezzadri affinché abbiano i mezzi necessari alla loro esistenza e conduzione del fondo; può, come ha fatto del resto anche l'anno scorso, in condizioni assai meno gravi, distribuire gratuitamente sementi, soprattutto del grano poichè per due terzi del territorio di Recanati non ve n'è più un chicco da affidare alla terra.

Può il Ministero dei lavori pubblici venire in aiuto, accelerando la costruzione dei lavori pubblici da eseguirsi nelle regioni limitrofe, come, ad esempio, la deviazione o la correzione della strada nazionale numero 46, per la quale già è pronto il progetto e non si attende che il provvedimento legislativo superando il preventivo le trenta mila lire.

Può anche il Ministero di grazia e giustizia contribuire a lenire questa grande sventura permettendo agli affittuari dei nu-

merosi fondi, oltre duecentocinquanta, della Santa Casa di Loreto, di pagare la corrisposta di affitto in un triennio, quadriennio e quinquennio, onde i proprietari, risentendo vantaggio dalla concessione, siano nella possibilità di sovvenire i coloni.

Io prego l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno di farsi interprete presso i suoi colleghi di questi voti.

Infine, per rispondere alla interruzione dell'onorevole Casciani, osservo che molti sono assicurati contro i danni della grandine, ma non tutti, perchè il tasso di assicurazione è troppo forte, e costituisce già di per sé stesso una relativa grandinata sicura in paesi dove, fortunatamente, la grandine non scende con frequenza; che se ella, onorevole Casciani, intendeva parlare dell'assicurazione di Stato a lei mi associo; ma con me deve attendere che venga. Veda: le prime notizie sulla entità dei danni della grandinata ci sono state fornite appunto dalle compagnie di assicurazione, le quali hanno già ricevuto domande per risarcimento di danni per l'importo di oltre settecentomila lire e non rappresentano che un decimo circa delle derrate in essere poichè si può calcolare con molta probabilità di essere abbastanza esatti che il capitale terriero colpito dal nubifragio è di lire 264,000,000, ed il danno di circa sette milioni!

E nuovamente confidando nell'opera del Governo, promessa per bocca dell'onorevole sottosegretario di Stato agli interni non ho altro da aggiungere.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione dell'onorevole Muratori, al 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 ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Tra il compianto ingegnere Giunta Cafiero dirigente l'ufficio delle costruzioni ferroviarie in provincia di Cosenza, ed il suo collega d'ufficio ingegnere Dancioni erano sorti dissidi.

L'Amministrazione delle ferrovie, in seguito al loro prolungarsi, dispose un'inchiesta che riuscì completamente sfavorevole al Dancioni il quale fu traslocato a Palermo.

Due giorni dopo il provvedimento, l'ingegnere Dancioni uccise l'ingegnere Giunta, al quale credo mio dovere, anche perchè lo conoscevo e lo ammiravo, rivolgere qui un memore saluto.

L'Amministrazione delle ferrovie ha subito provveduto alla liquidazione dell'indennità dovuta alla famiglia dell'ingegnere Giunta in base all'articolo 8 della legge 13 aprile 1911.

Poichè però tale indennità è lievissima e certo insufficiente a riparare, in qualche modo i danni economici subiti dalla famiglia, l'Amministrazione ha trovato modo di aumentarla sensibilmente.

Ma anche così aumentata, l'indennità è sempre poca cosa ed occorre quindi escogitare qualche mezzo per poter porgere alla famiglia dell'ingegner Giunta un valido aiuto.

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

MURATORI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della sua risposta e principalmente della promessa di venire in aiuto a quella disgraziata famiglia. Aggiungo soltanto che, se la Direzione delle ferrovie fosse stata più oculata ed energica nell'eseguire i risultati dell'inchiesta, se il Dancioni fosse stato allontanato (e per me avrebbe dovuto esserlo prima ancora dei risultati dell'inchiesta, visto il suo atteggiamento contro il suo capo, le cui qualità intellettuali e di cuore erano da tutti riconosciute ed apprezzate) se la Direzione generale avesse sentito il dovere di tutelare in tutte le maniere l'incolumità del suo impiegato, la uccisione di questo povero funzionario, alla cui memoria mando anch'io un mesto saluto, non sarebbe avvenuta. Ritengo, quindi, e mi duole il dirlo, che la strage del Giunta abbia potuto consumarsi per la condotta della Direzione generale che non fu nè prudente, nè previdente.

Detto ciò, mi rimetto alla coscienza ed al cuore dell'onorevole sottosegretario di Stato perchè escogiti, come ha detto, un mezzo idoneo, per venire in aiuto a questa disgraziata famiglia, perchè il caso miserando è degno della considerazione del Governo. È un funzionario che muore nell'esercizio delle sue funzioni, sul campo della lotta, vittima del dovere compiuto. Sono sicuro che l'onorevole De Seta manterrà la sua promessa e il Governo non dimenticherà quella disgraziata famiglia. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Valli ed Ottavi al 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 ».

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

FALCIONI, sottosegretario di Stato per l'interno. Dico per prima cosa all'onorevole Valli che, al Ministero dell'interno, non sono pervenuti in alcun modo i voti espressi nel convegno regionale di Padova.

Sarò lieto di conoscerli tra poco per bocca dell'onorevole interrogante, ma intanto lo assicuro che, non appena ebbi notizia della sua interrogazione, telegrafai per avere notizie precise di questi voti i quali conteranno certamente suggerimenti apprezzabilissimi, anche per il Governo, data la qualità delle persone che a quel convegno hanno preso parte.

Aggiungo però che non risulta anatto che, nella provincia di Padova, l'afta epizootica inferisca più che in qualsiasi altra provincia. Ciononostante, per prevenzione, il Ministero ha inviato colà un veterinario in soprannumero ed un ispettore centrale, che tuttora si trova sul posto. Non è poi il caso di preoccuparci eccessivamente della diffusione dell'afta, perchè non è vero che ci troviamo in condizioni peggiori di altre nazioni, chè anzi in Austria-Ungheria e in Francia, paesi nei quali il servizio veterinario, a detta di persone che hanno di me maggiore competenza, si esercita in modo assai migliore e con maggiori mezzi finanziari che non nel nostro, questa malattia inferisce assai di più che non in Italia.

Finirò dichiarando all'onorevole Valli che faremo tesoro di tutti quei suggerimenti che ci verranno dati dalle persone competenti, assicurando che da parte del Governo non si trascurerà di dare in tutto e per tutto, per quanto è possibile, applicazione a quella ordinanza del 1904, a cui anche ieri ho fatto cenno; e che il Governo dispone, nella più larga misura che gli è possibile, di quei sussidi da distribuirsi a mezzo dei prefetti, ai comuni che valgano appunto a combattere nel miglior modo possibile il diffondersi di questa gravissima malattia del bestiame.

Spero così di aver soddisfatto l'onorevole interrogante.

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

VALLI. L'onorevole sottosegretario di Stato ha ragione per un punto speciale della risposta che ho avuto il piacere di ascoltare e cioè: che queste interrogazioni oramai arrivano così improvvise, che non c'è buona volontà, nè sollecitudine che bastino, per potere dare agli interroganti risposte adeguate ed opportune.

La mia interrogazione è stata presentata l'altro giorno.

Quindi l'onorevole Falcioni, per quanto sia un esempio di sollecitudine, non può essere naturalmente informato dello stato vero delle cose, come sono emerse al convegno regionale di Padova. Ecco perchè le informazioni che io avrei avuto diritto, regolamentarmente parlando, di domandare e di ricevere da lui, mi trovo nel caso di potergliene fornire io stesso, anche in nome dell'onorevole collega Ottavi, presidente benemerito della Società degli agricoltori italiani.

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. La colpa è del Comitato che non mi ha fatto subito pervenire i voti.

VALLI. Ora io darò lettura dell'ordine del giorno che è stato votato a Padova, il quale ha una triplice importanza. Prima di tutto per la gravità dell'epidemia a cui si riferisce e che è molto più generalizzata di quello che si possa credere. Ed è un magro conforto, onorevole Falcioni, quello del nostro paese di potersi in qualche maniera consolare delle disgrazie uguali di altre nazioni.

Ognuno pensa ai propri casi. Ognuno deve preoccuparsi dei propri guai, e cercare il rimedio opportuno. Ed io posso dire che l'afta sciaguratamente si diffonde con una proporzione che comincia a diventare impressionante nel nostro paese.

Non parlo soltanto di tutta la regione Veneta, e della provincia di Padova, che pur mi ha fornito occasione a questa interrogazione, ma posso parlare anche di altre provincie. Alludo, per esempio, alla Capitanata.

Ultimamente vi è stata una grande fiera a Foggia il 25 maggio ultimo scorso.

E vi è qui un collega, che siede vicino a me, il quale può dire come da quella fiera sia nata veramente una grande diffusione della malattia e come nella Capitanata si cominci veramente ad essere impressionati della diffusione dell'afta epizootica.

Ma veniamo dunque a quest'ordine del giorno, il quale è importante, come dissi, non solo per la cosa in sè medesima, ma

anche per la qualità delle persone specificatamente competenti che vi hanno preso parte e per le autorevoli adesioni di deputati, di senatori e di agricoltori numerosissimi.

Io desidero di leggerlo, affinchè rimanga negli atti della Camera e l'onorevole sottosegretario di Stato possa averne notizia precisa.

Sono poche parole ed è bene leggerle. L'ordine del giorno è così concepito:

«Gli agricoltori allevatori di bestiame delle Provincie Venete, radunati a Padova il giorno 12 giugno per iniziativa delle associazioni agrarie e della sezione veterinaria locale allo scopo di sollecitare ed adottare dei provvedimenti atti a salvaguardare in avvenire la nostra produzione bovina;

« considerati i danni che derivano alla produzione agraria e zootecnica dall'insistente infierire dell'afta epizootica e l'assoluta inefficacia delle misure sanitarie e degli espedienti sinora generalmente adottati per prevenire e reprimere la infezione, fanno voti affinchè il Governo provveda con una più completa organizzazione del servizio veterinario ad impedire la importazione della malattia dall'estero e la sua diffusione all'interno, dettando norme severissime e valide, come il sequestro assoluto, la uccisione degli animali infetti, la indennità ai proprietari, ecc., per soffocare prontamente i primi focolai d'infezione; per rendere meno onerosa nei riguardi degli allevatori la pratica applicazione delle energiche disposizioni di cui sopra, si fanno voti inoltre affinchè sia resa obbligatoria l'assicurazione del bestiame mediante Società mutue fra agricoltori, largamente sussidiate dallo Stato; e poichè la lotta contro l'afta deve essere esercitata essenzialmente con criteri economici, qualora non si riuscisse a soffocare i primi focolai d'infezione, si ritiene preferibile intervenire con mezzi i quali, mentre concorrono ad attenuare i danni della infezione, non inceppino il libero svolgimento delle pratiche agrarie e dei commerci, per non aggravare i danni causati dall'afta con restrizioni che, data la diffusione ed il comportamento della malattia, riescono spesso di effetto assai dubbio; considerato inoltre che la lotta contro l'afta e le altre malattie infettive del bestiame presuppone una organizzazione del servizio veterinario che meglio risponda alla esigenze di un pronto ed esatto accertamento delle infezioni ed un immediato intervento, si fanno voti perchè il servizio veterinario sia migliorato aumentando il numero dei funzionari tecnici

e conferendo loro quella completa autorità e quei mezzi che sono necessari al difficile e delicato compito loro affidato ».

Adesso, onorevole sottosegretario di Stato, ella sa quali sono i voti espressi nel convegno di Padova. Io sono persuaso che da parte sua, farà tutto quello che è possibile per intervenire lei perchè la generalizzazione di questa malattia è di una importanza, ripeto, assai impressionante. E molto probabilmente ella già conosce queste cose anche di scienza sua, indipendentemente dall'alto ufficio che ora occupa.

Quindi prendo atto delle sue parole. Le sono riconoscente delle buone disposizioni pratiche che ella vorrà impartire, le quali coopereranno, nei limiti del possibile, all'allontanamento o per lo meno al lenimento di questa grave malattia, che reca danni enormi all'agricoltura italiana. (Benel)

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Quaglino e Cabrini al ministro degli affari esteri « sulle informazioni date dal regio console d'Italia in Zurigo sulle condizioni di quel mercato del lavoro nell'edilizia ».

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

DI SCALEA, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. A Zurigo sono abitualmente occupati nei lavori murari circa seimila operai, di cui 4200 generalmente appartengono a nazionalità italiana. Il salario che si corrisponde a questi lavori varia dalle cinque a le sei lire quotidiane. Il 10 maggio venne proclamato uno sciopero dagli operai addetti all'arte muraria, e questo sciopero ebbe per obbiettivo la riduzione delle ore di lavoro da dieci a nove durante i mesi estivi, se non erro. In seguito alla proclamazione dello sciopero abbandonarono la città di Zurigo circa duemila operai. Poco dopo l'ufficio municipale di Zurigo intavolò trattative di conciliazione tra l'elemento operaio e l'elemento capitalistico degli impresari, ma queste trattative non arrivarono ad un concordato per molteplici ragioni, tra cui quella addotta dagli impresari dell'impossibilità di accogliere le domande degli operai, date le condizioni reali dell'industria edilizia in quella città.

Lo sciopero però non fu di lunga durata, perchè esso cominciò il 15 maggio ed i lavori furono ripresi il 22 successivo, e la cessazione dello sciopero fu proclamata in un comizio al quale presero parte circa 1200 muratori. Questo Comizio era stato indetto dall'Associazione muraria.

I lavori furono ripresi alle identiche condizioni di prima.

Presentemente sono a Zurigo circa 2,600 italiani: ne mancherebbero dunque 1,600 per raggiungere la media normale degli operai che lavorano in quella città, che è, come ho detto, 4,200 o 4,400, non raggiunge mai i 5,000.

Premesso questo come antefatto, la ragione che ha dato luogo all'interrogazione dell'onorevole Quaglino, sta nel fatto che la locale associazione dei costruttori si era rivolta, si dice, al console, informandolo che era disposta a dar lavoro continuativo a 700 muratori ed a 500 manovali, alle condizioni stesse che erano state fatte prima dello sciopero.

A questa richiesta, il nostro console, che ne aveva avuta domanda dall'Opera d'assistenza in Chiasso, per avere esatte informazioni su quanto si richiedeva dall'Associazione dei costruttori a Zurigo, rispose col seguente telegramma: « Non esiste alcuna legittima ragione di sconsigliare nostri lavoratori qui tornare guadagnarsi mercede adeguata, ma non oltre 700 muratori e 500 fra manovali e porta-calce ».

Debbo, ad onor del vero, dichiarare all'onorevole Quaglino che il console m'ha dichiarato che egli s'era limitato a rispondere al telegramma, ricevuto con risposta pagata dall'Opera d'assistenza di Chiasso, prima che fosse nota la così detta serrata di Zurigo, e quando lo sciopero era stato dichiarato finito: cioè, il 22 maggio; e non aveva creduto quindi di sconsigliare i muratori e manovali nostri a venire in numero limitato, per non danneggiare l'offerta delle mercedi.

È questa la dichiarazione che m'ha fatto il console; che il telegramma che egli ha spedito, fu fatto prima che avvenisse quella così detta serrata che fu una reazione alla chiusura dello sciopero.

Comprendo il pensiero che ispirerà la replica dell'onorevole Quaglino; pensiero che può corrispondere anche ad un mio sentimento: cioè, che l'istituto tutelatore dell'emigrazione da un canto e l'opera dei consoli dall'altro non debbano in alcun modo frapponersi allo svolgimento delle lotte fra capitale e lavoro.

Ma, onorevole Quaglino, se le cose stanno come non ho motivo di dubitare, cioè se il telegramma, che rispondeva ad un telegramma, ricevuto con risposta pagata, fu fatto dopo lo sciopero, ritengo che noi non dobbiamo esagerare, pur essendo tute-

latori di quest'assoluta libertà di lotta fra capitale e lavoro: poichè lo Stato ha una funzione da compiere; e questa deve essere al di sopra ed al di fuori d'ogni antagonismo sociale e di qualunque organizzazione di parte, tutelatrice (opera sempre buona e pietosa) del lavoro e sostenitrice degli operai, nelle lotte che essi debbono sostenere col capitale. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Quaglino per dichiarare se sia soddisfatto.

QUAGLINO. Onorevole sottosegretario, in verità, le cose stanno, in parte, o per i precedenti di quel conflitto, come ella le ha accennate, ed in parte sono completamente inesatte. Documenti possiede lei, e documenti direi quasi indiscutibili posseggo io.

Sfata di fatto che, il 10 del maggio scorso, fu proclamato lo sciopero degli operai muratori sul mercato di Zurigo.

I capi mastri, forti per avere a che fare, nella grande, grandissima maggioranza con operai emigrati italiani, poco maturi e preparati ad una grande lotta di resistenza e presso che privi di mezzi rifiutarono di trattare non volendo concedere miglioramenti di sorta.

Gli operai, che pur mancando di due coefficienti necessari alla lotta, non erano però mancanti del terzo, cioè d'un po' di criterio e d'intelligenza, dichiararono perciò il 22, la fine dello sciopero generale, ma contemporaneamente, e nel medesimo comizio di mille e più lavoratori si decise quello parziale per una parte delle ditte, o meglio le più responsabili per essersi rifiutate ad ogni miglioramento per gli operai. Questa deliberazione ripeto venne presa nel comizio del 22 maggio come ne fa testo l'ordine del giorno votato.

Il Comizio del 22, onorevole sottosegretario di Stato, non ha quindi che trasformato la tattica; dall'agitazione generale all'agitazione parziale, per poter arrivare anche con questa seconda allo scopo che non si è raggiunto con la prima.

Noti, onorevole sottosegretario di Stato, che qui non si trattava soltanto di un piccolo nucleo di operai italiani, ma erano concordi le stesse organizzazioni svizzere, tanto che in quel Comizio vi erano le rappresentanze delle Confederazioni svizzere, le quali concordi partecipavano a quella deliberazione.

La deliberazione fu comunicata in Italia, come in tutti i paesi della Svizzera, tanto che si venne persino alla pubblicazione di un manifesto che spiegava questo cambia-

mento di tattica, per indurre gli operai che già erano ripartiti da Zurigo a non rientrare sulla piazza.

Le cose erano a questo punto, ed io ho qui dei documenti per provarlo, quando i costruttori di Zurigo, visto che l'agitazione parziale veniva a ferirli egualmente nei loro interessi, come l'agitazione generale, ricorsero al console perchè salvaguardasse esso i loro interessi. Chiesero al console 700 operai, ella disse, muratori, e 500 manovali per supplire alla mancanza di quelle braccia che non c'erano in quel momento. E mentre da parte dell'Umanitaria di Milano e dei segretariati laici e di tutte le organizzazioni italiane si distoglievano gli emigranti in tutti i paesi d'Italia dal recarsi a Zurigo, come si faceva altresì in tutti i centri della Svizzera, il console cav. Finzi, a richiesta dell'Opera di assistenza di Chiasso, telegrafa nei termini seguenti:

« Non esistere alcuna legittima ragione di scongiurare i nostri lavoratori a ritornare a Zurigo ».

Ora per me questo è gravissimo, perchè se si partisse dal presupposto che la deliberazione del 22 era la cessazione completa dell'agitazione, si capirebbe; ma quando ella, onorevole sottosegretario, deve convenire che le decisioni del Comizio consistevano soltanto nel passaggio da un'agitazione generale ad un'agitazione parziale, qui mi pare che il Console sia entrato nel merito, benchè, non fosse compito suo, mentre doveva notificare le vere ragioni e la reale situazione del conflitto a Zurigo. Il cavaliere Finzi, che conosceva più di noi la deliberazione degli operai nel comizio del 22, fece anche di più per favorire i costruttori col dare informazioni false al Commissariato, tanto che il Commissariato di Roma volle invitare la società Umanitaria, che a sua volta scongiurava gli operai di tornare a Zurigo, a cessare dal comunicare notizie false se non voleva vederle rettificare.

Veda, onorevole sottosegretario di Stato, cosa vuol dire rendersi partigiani e esagerare nelle proprie mansioni di console, mansioni molto delicate, quasi che le agitazioni all'estero fra italiani e indigeni, secondo il criterio del cavaliere Finzi, dovessero avere il beneplacito, nella struttura, nella foggia e nella tattica del consolato italiano: quasi che si dovesse andare dal cavaliere Finzi per dire: in questa lotta e per riuscire nello scopo del nostro miglioramento, signor console, qual'è la tattica più idonea che dobbiamo adoperare?

PRESIDENTE. Onorevole Quaglino, veda di concludere.

QUAGLINO. Sto per finire. Ben diversamente, onorevole sottosegretario di Stato, pensava e credo pensi tuttora l'onorevole Di San Giuliano, ministro degli affari esteri, che l'anno scorso, nella discussione della legge sulla emigrazione, riferendosi ai crumiraggi, riconosceva tutti i danni di queste notizie false, o non sincere. E diceva di più che il Governo aveva provveduto perchè si dessero esatte informazioni...

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. L'ho dichiarato io!

QUAGLINO. ...e bisognava far considerare agli emigranti i pericoli e i rischi ai quali si espongono quando vogliono andare sopra un mercato dove ci sono conflitti generali o parziali.

Il console di Zurigo che tutto ciò sapeva, dando queste informazioni false, non ha adempiuto al suo dovere, anzi ha tradito gli interessi dei nostri emigranti. Concludendo, richiamo semplicemente l'onorevole sottosegretario di Stato alla dichiarazione che ho accennato del ministro, ed ai provvedimenti che sono indispensabili ad invitare i consoli a tenersi neutrali, non dando altro che notizie di fatto: noi non domandiamo di più; non domandiamo intervento a favore di coloro che proclamano scioperi, nè a favore di coloro che vogliono crumiraggi per potersi difendere contro gli scioperi.

Una parola ancora ed è l'ultima. Vorrei che l'autorità del Ministero degli esteri, con una parola veramente chiara e limpida, venisse a mettere un freno a quelli che sono i collocamenti a mezzo della stampa e dei giornali.

Se ne è già parlato qui molte volte, e sempre questo sistema venne biasimato dal Governo, perchè nocivo; eppure anche recentemente questa primavera mentre sulla piazza di Losanna erano reclamati da 7 a 800 operai essendo stata pubblicata in alcuni giornali la richiesta, di questi lavoratori ne abbiamo avuti sul mercato 3000.

Questo è il peggior tradimento che si possa fare ai nostri emigranti.

Dunque il Ministero degli esteri ripeta una parola di biasimo severo contro quei sedicenti segretariati e contro quei giornali, che ancora oggi si ostinano in questo sistema di collocamenti che è il più disastroso per la nostra emigrazione.

Se non prendiamo provvedimenti per l'una e per l'altra cosa, mi dispiace doverlo ripetere, ma sarà sprecato un decennio di attività, nostra e vostra; un decennio di

sacrifici che ci ha portato ad elevare il decoro della nostra emigrazione in tutti i paesi.

Noi perderemo questo terreno guadagnato e invece di far rispettare i nostri emigranti, ne peggioreremo la sorte.

Intervenga dunque sollecitamente il ministro verso i consoli e verso i giornali, e si adoperi contro questa propaganda che produce il crumiraggio collettivo, la disillusione e le mistificazioni ai lavoratori nostri, intimamente buoni, onesti e solidali.

Il Governo accogliendo (come spero) il nostro invito, contribuirà ad un'opera di grande benessere, di elevazione morale, di dignità pel buon nome dei lavoratori italiani e di efficace tutela agli interessi del nostro proletariato emigrante.

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

BASLINI. Mi preme di dichiarare che qualunque possa essere stata la condotta del console di Zurigo, l'Opera di assistenza agli emigranti fu assolutamente estranea alle informazioni che tale condotta poterono aver determinato.

QUAGLINO. C'è il telegramma del console!

BELTRAMI. Che cosa c'entra l'onorevole Baslini?

BASLINI. Del resto la notizia è stata smentita anche dallo stesso giornale *l'Avanti* che per il primo l'aveva data...

QUAGLINO. Non è vero!

BASLINI. È perfettamente esatto, onorevole Quaglino; ed io la rimando all'*Avanti* di due giorni fa...

BELTRAMI. Ma che cosa c'entra l'onorevole Baslini?

BASLINI. Io parlo perchè mi onoro anche di essere segretario generale dell'Opera di assistenza. (*Commenti all'estrema sinistra*). Questo dichiaro all'onorevole Beltrami, e vado avanti.

L'Opera di assistenza ha un giornale proprio, il quale ha sempre informato la sua condotta ad allontanare in ogni e qualsiasi caso gli operai da quei mercati del lavoro in cui fossero scoppiati scioperi o serrate. Questa fu costantemente la nostra condotta. E potrei appellarmene anche ad alcuni colleghi di quella parte della Camera, i quali considerano con obiettività e mostrano di apprezzare l'azione sociale e benefica dell'Opera di assistenza. Non ho altro da dichiarare.

PRESIDENTE. È così esaurito il tempo assegnato alle interrogazioni.

Domanda di autorizzazione a procedere.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che il ministro di grazia e giustizia ha trasmesso una domanda di autorizzazione a procedere contro l'onorevole Giovanni Torlonia per contravvenzione agli articoli 84 e 159 del regolamento d'igiene ed all'articolo 20 del regolamento di polizia urbana.

Sarà stampata e distribuita.

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che la Corte dei conti ha partecipato che nella prima quindicina del corrente giugno non è stata eseguita alcuna registrazione con riserva.

Dimissioni del deputato Serristori.

PRESIDENTE. La Camera ricorderà che l'onorevole Serristori aveva presentato le sue dimissioni, e che la Camera gli aveva accordato un congedo. Ora l'onorevole Serristori ha diretto alla Presidenza la seguente lettera:

« 17 giugno 1911.

« Signor Presidente,

« Rendo grazie vivissime alla Camera per il congedo concessomi.

« Le ragioni che mi indussero a rassegnare le mie dimissioni sono però più forti del mio buon volere e della benevolenza dei colleghi, e mi è forza di insistere perchè vengano accolte.

« Con ossequio

« Dev.mo

« U. Serristori ».

Dichiaro quindi vacante il collegio di Pontassieve.

Letture di proposte di legge.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle proposte di legge ammesse alla lettura nella riunione degli Uffici di stamane.

BASLINI, segretario, legge:

Proposta di legge del deputato Venceslao Arici.
— Tombola telegrafica a favore dell'ergendo ospedale civile nel circondario di Cittaducale.

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere, con le consuete esenzioni di tasse, una tombola telegrafica per l'importo di

cinquecentomila lire, il cui provento verrà destinato integralmente per la fondazione di un ospedale civile nel circondario di Cittaducale.

Proposta di legge del deputato Speranza. — Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Fermo, Grottammare e Porto San Giorgio.

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere, con esonero di ogni tassa, una tombola telegrafica per l'ammontare di seicentomila lire; il cui provento andrà a beneficio degli ospedali civili di Fermo, Grottammare e Porto San Giorgio, ripartito in proporzione degli abitanti di ciascuno dei predetti comuni.

Proposta di legge dei deputati: Larizza, Camagna, Pellicchi, Medica, Rosadi, Patrizi, Bignami, Buccelli, De Nicola, Squitti, De Felice-Giuffrida, Cesia, Carboni-Boj, Sigheri, Ellero, Abozzi, Battelli, Leonardi, Fulci, De Nava, Giaccone, Congiu, Paparo, Leone, Joele, Casalini, Molina.

Articolo unico.

È autorizzata la spesa di lire 25 mila, da inserirsi in uno speciale capitolo del bilancio del Ministero dell'interno per l'esercizio 1911-12, quale concorso dello Stato alla spesa per un monumento che ricordi in Melito Porto Salvo l'ardimentoso sbarco di Giuseppe Garibaldi, la notte del 19 al 20 agosto 1860.

Proposta di legge d'iniziativa del deputato Barzilai.

Articolo unico.

È autorizzata una tombola telegrafica di lire 700,000 a favore dei Ricreatori popolari di Roma Adelaide Cairoli, Goffredo Mameli, Popolare di Trastevere, Borgo-Prati, Popolare Testaccio, Popolare Venti Settembre con esonero da ogni tassa e diritto erariale.

Con decreto del ministro delle finanze sarà fissata la data dell'estrazione.

Proposta di legge del deputato Patrizi.

Articolo unico.

Il Governo del Re è autorizzato a concedere con esenzione da ogni tassa e diritto una tombola telegrafica per l'ammontare di lire 300,000 in favore del « Reparto tu-

bercolosi » dell'ospedale civile di Umbertide e degli ospedali di Pietralunga e Montone.

Il ricavato dalla tombola sarà ripartito in proporzione degli abitanti dei tre comuni accertati dal censimento 1911.

Convocazione degli uffici.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che gli Uffici sono convocati per martedì prossimo 20 giugno alle 11, col seguente ordine del giorno:

« Ammissione alla lettura di due proposte di legge: una del deputato Eugenio Chiesa e l'altra del deputato Salvatore Orlando »;

Esame dei seguenti disegni di legge:

« Aumento delle sovvenzioni chilometriche per le ferrovie da concedere all'industria privata (899);

« Approvazione del piano di ampliamento della città di Cosenza (901);

« Provvedimenti riguardanti il Corpo civile insegnante della regia Accademia navale e della regia Scuola macchinisti (903);

« Stato degli ufficiali del regio esercito e della regia marina (Approvato dal Senato) (905);

« Assegnazioni di maggiori fondi per la costruzione di edifici pubblici governativi nelle regioni colpite dal terremoto del 28 dicembre 1908 e provvedimenti vari a favore delle regioni medesime (910);

Esame delle seguenti proposte di legge:

« Concorso dello Stato alle onoranze a Giorgio Vasari, d'iniziativa del deputato Landucci (897);

« Giudizio dei Consigli di prefettura sui conti dei tesorieri comunali, d'iniziativa del deputato Mezzanotte (904);

« Costituzione in comune di San Nicola Arcella, frazione del comune di Scalea, di iniziativa del deputato De Novellis (923);

« Riunione delle lotterie e tombole nazionali, d'iniziativa del deputato Buonanno ed altri deputati » (927).

Presentazione di una relazione.

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

CAETANI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Esenzione dalle tasse postali all'Istituto nazionale per gli orfani dei maestri elementari » (867).

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Discussione del disegno di legge: Riordinamento dell'amministrazione del dazio-consumo governativo di Roma e di Napoli.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Riordinamento dell'amministrazione del dazio consumo di Roma e di Napoli ».

Si dia lettura del disegno di legge.

BASLINI, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 707-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge e ha facoltà di parlare l'onorevole Buonanno.

BUONANNO. Onorevoli colleghi! Il disegno di legge che viene ora dinanzi alla Camera soddisfa finalmente le legittime aspirazioni di una benemerita classe di funzionari dello Stato, cioè quelli dell'amministrazione del dazio consumo di Roma e di Napoli.

Questo disegno di legge aspirava da un pezzo all'onore della discussione parlamentare ed io non avrei ritardato di soli cinque minuti il tempo strettamente necessario alla sua approvazione se non avessi notato in esso una vera e propria incongruenza, quella cioè che riguarda la condizione che vien fatta ai ricevitori di terza classe delle due amministrazioni del dazio consumo di Roma e di Napoli.

Questi ricevitori non dovrebbero più coprire, secondo il disegno di legge, le funzioni di capo d'ufficio senza subire un esame, mentre questo beneficio, diciamo così, o meglio, l'esonero da questo esame, è riservato ai loro colleghi della prima e della seconda classe che possono aspirare al posto di commissario.

Rilevo che fin dal primo riordinamento del personale, quando esso dipendeva dalle amministrazioni comunali di Roma e di Napoli, questi ricevitori hanno sempre coperto le funzioni di capo d'ufficio; invece se il disegno di legge, di cui l'onorevole Facta è il padre putativo, inquantochè esso è stato presentato dal suo predecessore, dovesse essere approvato nei termini precisi nei quali è stato presentato alla Camera, questi benemeriti funzionari, che per tanti anni hanno servito con fedeltà e con zelo l'Amministrazione, verrebbero a trovarsi sottoposti ad impiegati che erano prima loro dipendenti.

Credo che si tratti di una questione essenzialmente filologica, dirò quasi di cacofonia, imperochè la vecchia amministrazione finanziaria, che ha i suoi commissari nelle

dogane, i quali sono capi servizio, non potrebbe concepire che in un ramo dell'amministrazione da essa dipendente ci fossero commissari non capi d'ufficio.

Questa questione ha formato oggetto di discussione amplissima, nella sua relazione, da parte anche dell'egregio relatore l'onorevole Aprile, che mi duole di non vedere presente perchè sono sicuro che egli, che è uomo di ingegno e che ha studiato profondamente la questione, avrebbe finito per adottare un temperamento, che mi permetterò di sottoporre all'attenzione della Camera quando verrà in discussione l'articolo 11.

Ora la questione delle funzioni di capo d'ufficio e di ricevitore del dazio ha formato oggetto di corrispondenza tra l'onorevole relatore e l'amministrazione finanziaria.

Sentiamo un poco quali sono gli argomenti, che l'amministrazione finanziaria mette avanti, per negare questo diritto, che io non esito di definire legittimo ed anche simpatico, perchè si tratta di funzionari, che in tema di organico, invece di fare una questione puramente economica, fanno una questione essenzialmente morale.

Che cosa ha risposto l'amministrazione?

In primo luogo, che i ricevitori hanno funzioni di capi servizio non già per effetto di legge o di regolamento, ma unicamente per semplici istruzioni di servizio, che potevano in qualunque momento essere modificate.

L'argomento a prima vista non sembra debole, ma quando noi consideriamo la disposizione dell'articolo 4 del decreto ministeriale 22 novembre 1890, numero 146 (ed io credo che le disposizioni di un decreto ministeriale siano qualche cosa di più di una semplice consuetudine, o di un semplice ordine di servizio), vediamo che dice così: « A capo dell'ufficio presso ogni barriera sta il ricevitore, il quale mantiene la disciplina fra gli impiegati, ne sorveglia la condotta, riscuote, o fa riscuotere da altri impiegati, sotto la sua personale responsabilità, i proventi dell'Erario ».

Ora la figura di ricevitore, già così ben determinata dalle disposizioni dell'articolo 4 di questo decreto, riceve ancora, direi così, maggior luce dalle dichiarazioni del ministro Boselli in risposta, non ricordo bene se ad una interrogazione, o ad una interpellanza dell'onorevole Barzilai.

Il ministro Boselli rispondeva testualmente così: « I ricevitori debbono essere considerati in una condizione particolare sia per la delicatezza delle loro funzioni, sia

per l'interesse dello Stato, che è congiunto alle funzioni stesse. Per disposizioni regolamentari (vedete che il ministro Boselli ricordava molto bene le disposizioni dell'articolo 4 del decreto ministeriale, che l'Amministrazione finanziaria, nel rispondere ai quesiti del relatore, ha finto di dimenticare) sono rivestiti dell'autorità di capi d'ufficio, per l'esercizio della quale si richiedono speciali attitudini, debbono possedere un corredo speciale di capacità, di conoscenza del servizio e di energia, per poter esercitare degnamente ed utilmente le funzioni di capo di ufficio, di cui sono rivestiti ». Quindi è naturale che, allora quando si fanno le nomine, non si possa seguire il criterio della anzianità, ma debbasi adottare quello della scelta, perchè non tutti gli impiegati promovibili posseggono le qualità per il posto di ricevitore.

Ora sembrava veramente strano che, nel momento in cui con un disegno di legge si provvede alla sistemazione del personale delle amministrazioni del dazio consumo di Roma e di Napoli, le qualità di questi benemeriti funzionari, ammesse dal regolamento, riconosciute esplicitamente da una dichiarazione fatta alla Camera dall'onorevole Boselli, cioè qualità elette che non tutti gli impiegati potevano possedere, proprio nel momento in cui si viene a questa sistemazione, vengono disconosciute, e noi decapitiamo assolutamente questi funzionari mettendoli alle dipendenze di coloro che, fino ad oggi, mentre noi votiamo la legge, sono dei veri e propri loro dipendenti.

Ma io credo che queste citazioni delle disposizioni regolamentari e della risposta data dall'onorevole Boselli alla interpellanza dell'onorevole Barzilai siano semplicemente un pleonasma, in quanto che queste ripetizioni alla Camera avrebbero avuto efficacia se in questo progetto il ministro delle finanze avesse decapitato tutti i ricevitori del dazio consumo; ma egli mi ha risposto che queste argomentazioni sussistevano e sussistono, l'ha detto proprio il ministro delle finanze, in quanto che egli fa un trattamento speciale a quelli della prima e seconda classe, e taglia fuori quelli della terza classe.

Orbene, se si riconosce questo diritto a quelli che si trovano nelle classi superiori, e si disconosce a quelli della terza classe, il dilemma, onorevoli colleghi, è molto semplice, anzi, l'argomento cornuto, (*Si ride*) è di una efficacia straordinaria.

Di una efficacia straordinaria in quanto

che se i ricevitori non debbono più coprire la carica di capi ufficio, dovevate togliere questa carica a tutti, anche a quelli di prima e seconda classe, o, ed è l'altro corno del dilemma, (*Ooh!*) dovevate ammettere anche quelli di terza classe, perchè non vi è ragione contro di essi.

Quale l'argomento che si porta? Voi trovate l'argomento nel fatto di 500 lire di differenza in meno nello stipendio.

Io vi potrei obiettare che non è colpa loro se si trovano, mentre si discute la legge, con 500 lire di meno di stipendio, solo perchè l'Amministrazione finanziaria, che certe volte è molto larga, e certe volte è eccessivamente stretta, non ha creduto di poter procedere, riguardo ad alcuni impiegati, a metterli a riposo; se a ciò si fosse provveduto, questa specie di diritto potenziale che voi attribuite a coloro che hanno 500 lire di più, dove se ne andrebbe?

Io troverei quindi semplicemente logica l'abolizione completa dell'articolo 11, mettendo tutti i ricevitori del dazio consumo nella stessa condizione, cioè di superare l'esame per entrare nella categoria dei commissari; oppure capirei che si cerchi un temperamento pel quale entrino anche i ricevitori di terza classe, od un altro, di carattere interno, col quale si trovi modo di sistemare, con un emendamento all'articolo 11, al più presto questi sette od otto funzionari, perchè di tanti e non più si tratta; facendo sì che i primi posti che si rendono vacanti siano attribuiti a questi ricevitori di terza classe. Si tratta, ripeto, di non più di sette od otto funzionari; ed io non voglio credere che l'onorevole Facta, che ha tanto a cuore le aspirazioni dei propri funzionari, vorrà mantenere in questo disegno di legge, che ha la lode concorde di tutti i beneficati, questa nota stonata, che non trova alcuna giustificazione, nè di carattere economico, nè di carattere morale.

E poichè alcuni colleghi hanno presentato un emendamento all'articolo 11, mi riservo di tornare sulla questione nella discussione degli articoli. (*Bene!*)

RUBINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUBINI. Se permette la Camera, io vorrei rivolgere una preghiera all'onorevole ministro delle finanze.

Non mi occuperò della questione della organizzazione amministrativa: di questa si occuparono già altri colleghi con molta

competenza e molta cognizione di cose intime locali che io non ho. A me pare pertanto che non si possa lasciar passare inosservato un disegno di legge, il quale si riferisce all'amministrazione dei due dazi consumo di Roma e di Napoli, che sono gestiti dal Governo, ma i cui proventi, a Napoli per intero (e non basta) e a Roma quasi per intero, sono devoluti ai comuni, senza considerare un po' le vicende finanziarie dei redditi rispettivi.

Il dazio consumo di Napoli non ha corrisposto all'espansione della città. È molto difficile trovarne le ragioni a causa delle grandi esenzioni e facilitazioni che si diedero in relazione al proposito deliberato di formare di Napoli un grande centro industriale.

Io non saprei dunque trarre dalla discesa dei proventi di quel dazio consumo una conclusione che sia o che apparisca ragionevole e conforme ai patti. Però io debbo rilevare una circostanza, vale a dire che le entrate di quel dazio continuano a diminuire.

Per Roma anche si è verificato un fatto identico in questi ultimi tempi: non negli ultimissimi, perchè mi pare che il mese di aprile segni qualche leggero miglioramento. Certo è che a Roma abbiamo assistito anche a una discesa nelle entrate del dazio consumo; questo mi apparisce anche più grave, perchè non vedo le circostanze straordinarie che possono aver influito al riguardo.

In fin dei conti, Roma continua ad aumentare di popolazione e di ricchezza, in conformità al rango preminente che essa tiene fra le città italiane; e quindi i proventi del dazio consumo dovrebbero correlativamente commisurarsi a questa espansione di abitanti e di ricchezza. Ma ciò non avviene.

Ora, io mi permetto di rivolgere all'onorevole ministro delle finanze una domanda tendente a conoscere le cause di questo fatto; e qualora la domanda possa essere da lui esaudita, io mi permetterei anche di domandargli quali siano i provvedimenti che egli intende di prendere, perchè a me fu detto (io non raccolgo facilmente le notizie, e non posso quindi farmene eco) che vi siano in un luogo e nell'altro, ma specialmente qui (le notizie mie almeno riguardano specialmente Roma) delle sottrazioni ai proventi del dazio consumo. Non sottrazioni, intendo, da parte dei funzionari; ma delle frodi. Si dice, ad

esempio, che non si può ragionevolmente mettere in relazione il provento del dazio del vino col consumo probabile della popolazione in Roma; donde si deduce che vi debbono essere delle frodi che io non so quali siano, e se siano al confine daziario, o nell'interno della cinta. Resta sempre il fatto che i proventi non crescono, come pare a me che dovrebbero crescere, in relazione con lo sviluppo della città, e io vorrei dire delle due città. È perciò che io domando all'onorevole ministro se egli ha notizia di questi fatti; se egli ha cognizione o presume o dubita di conoscerne le ragioni; e in questo caso se ha pensato, come è certo che in questo caso ha pensato, ai relativi provvedimenti.

È perciò che io domando all'onorevole ministro se egli ha notizia di questi fatti e se ha pensato ai relativi provvedimenti. La questione merita di essere considerata, e meritava di essere portata qui, sebbene io avrei potuto anche parlarne privatamente all'onorevole ministro. Ma poichè mi si è presentato il destro di parlarne qui, io ne ho parlato.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle finanze ha facoltà di parlare.

FACTA, ministro delle finanze. Risponderò molto brevemente alle osservazioni fatte dagli onorevoli Buonanno e Rubini.

L'onorevole Buonanno ha prodotto innanzi alla Camera il fenomeno che si verifica ogni qual volta si parla di organici. Non si presenta mai un organico alla discussione del Parlamento, senza che qualche voce sorga a raccomandare una o un'altra categoria, nel senso di allargarne le maglie.

È una cosa naturale, perchè ogni classe di funzionari, vedendo soltanto il proprio interesse, e avendo giustamente il desiderio del proprio miglioramento, induce quasi sempre qualche collega nostro a trovare nella discussione degli organici il modo di propugnare questo desiderio.

Se però questa è cosa naturale e si spiega facilmente, il Governo ha dalla parte sua il dovere, quando appunto si tratta di un organico, di pregare i colleghi di tenersi dentro i limiti, nei quali l'organico stesso è stato fatto. Perchè se si comincia ad aprire una breccia nel sistema organico, finanziario, e amministrativo, che si presenta alla discussione del Parlamento, non si sa più dove si vada a finire.

L'organico, che viene discusso oggi dalla Camera, è il risultamento di uno studio, che tende ad equilibrare le esigenze della

finanza con le esigenze del servizio; ed è sempre uno studio molto accurato. Perchè, mentre da un lato si avrebbe il desiderio di accedere alle varie domande di miglioramento, che sono state fatte dagli impiegati, dall'altro bisogna aver riguardo ai limiti che impone la finanza. Quindi, se si comprende l'insistenza dei colleghi, io credo che la Camera debba anche comprendere l'esitanza e la resistenza da parte del Governo nell'accogliere quelle domande, per non turbare le condizioni finanziarie.

Un caso di questo genere si manifesta nella discussione attuale. Nel riordinamento del dazio per Napoli e per Roma, che con cortesi parole venne riconosciuto corrispondere a un desiderio e ad un'aspirazione da molto tempo manifestata, si son dovute determinare precise categorie, per stabilire i limiti assoluti dell'organico stesso. Così quando si parla della nomina a commissari, e si dice che essi sono nominati per esame, viene in mente di dire che questa è la regola assoluta, generale per questa categoria, e che oltre questa regola non si deve andare.

Quindi, diceva l'onorevole Buonanno, non si comprende come, di fronte al principio, si siano fatte delle eccezioni; e come, essendosi fatte delle eccezioni per determinate classi di ricevitori non si spingano queste eccezioni anche alla classe ulteriore cioè alla terza.

Il ragionamento dell'onorevole Buonanno mette il Governo nella necessità di dire che se avesse dovuto scegliere una via, avrebbe scelto quella più rapida e sicura di abolire senz'altro l'articolo.

Ma il Governo si è ispirato con l'articolo 11 a un più alto senso di equità e di giustizia; che resta equità e giustizia, in quanto non si estende troppo; perchè se questa eccezione si venisse ad estendere, finirebbe quella equità e quella giustizia, cui si è ispirato il Governo; in quanto che si verrebbe a rompere quell'equilibrio, che è necessario negli organici per non creare spequazioni.

Ora la ragione per cui il Governo s'indusse a fare con l'articolo 11 un'eccezione agli organici, onorevole Buonanno, consiste appunto in un sentimento di riguardo, di equità, e di giustizia, verso una categoria di funzionari, che a questo trattamento aveva diritto.

I commissari di prima e di seconda classe si trovano in condizioni assolutamente diverse da quelli di terza classe; e quindi le

ragioni che militano per i primi, non militano più per la terza classe.

Inoltre i ricevitori di prima e di seconda classe erano stati sempre equiparati ai commissari; erano funzionari, che, per la natura della loro carriera e del loro stipendio, erano in condizioni che si avvicinavano di più a quelle dei commissari.

Ora, al momento di fare l'organico, parve atto non riguardoso, non equo, non giusto, mettere questi impiegati in condizione inferiore ai commissari, dopo che per molti anni le condizioni loro erano state comuni.

Quindi il Governo dovette ispirarsi al criterio di estendere soltanto l'eccezione a quelli tra i funzionari, che, per i loro stipendi e per la loro carriera, di più si avvicinavano a quelli che sarebbero stati nominati commissari.

Non c'era più motivo per fare questo trattamento a quelli di terza classe, perchè altrimenti, essendo questi equiparati a quelli della prima e della seconda, ne sarebbe venuta di fatto una sperequazione.

Quindi prego l'onorevole Buonanno di non voler insistere nel suo emendamento, che verrebbe a turbare l'armonia della legge, e quel sentimento di equità e di giustizia a cui, ripeto, il Governo si è ispirato con l'articolo 11.

Non certamente al Governo potrebbe rincrescere, come principio, che fosse abolito l'articolo 11, perchè così si verrebbe alla regola comune dell'esame; ma con questo si recherebbe un danno sensibile a quei funzionari, che per la natura del loro ufficio, e per le condizioni di stipendio, sono in condizioni assai diverse da quelli di terza classe.

Non mi rifiuto però di vedere se, nel congegno di questo nuovo organico, si possa trovare il modo di rialzare le condizioni di questi funzionari, che saranno otto o dieci.

Lo farò con la maggiore benevolenza; ma prego l'onorevole Buonanno di appagarsi di questa dichiarazione, e di non insistere nel suo emendamento, che verrebbe, mi piace ripeterlo ancora, a turbare quel sentimento di equità e di giustizia che ha ispirato il Governo a formulare quest'articolo 11, il quale costituisce una eccezione prudente ed equa.

Ringrazio l'onorevole Rubini di avere sollevato in questa occasione una grave questione, o meglio di aver richiamato l'attenzione del Governo sopra un grave fatto.

Assicuro l'onorevole Rubini che il fatto cui egli ha accennato è stato sempre oggetto delle più vive cure da parte del Governo, che ha sempre dimostrato di avere

per l'organizzazione ed il funzionamento del dazio di Roma un occhio ben vigile; tanto che, or non è molto, ha scoperto qualche cosa che ha avuto un'eco abbastanza grande nella stampa.

Questo sistema sarà mantenuto dal Governo; perchè, se in passato si ebbe qualche buon risultato, spero che col nuovo organico, potendosi aumentare la vigilanza, si avranno effetti anche migliori.

Ad ogni modo sono grato all'onorevole Rubini per il richiamo fatto, perchè questo servirà di stimolo a rendere la vigilanza sempre più efficace. Quindi posso assicurarlo che il Governo da parte sua farà quanto potrà, perchè queste voci, che molte volte (pur essendo anche esagerate) possono toccare fatti che interessano la finanza, abbiano, in quanto sono fondate, giusta soddisfazione di fronte al pubblico; e perchè si possa assicurare sempre alla nostra amministrazione quella fiducia e serenità, che sono gli elementi essenziali perchè essa possa regolarmente funzionare. *(Vive approvazioni)*.

Presentazione di una relazione.

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

SANARELLI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Agevolezze ai comuni del Regno per la provvista di acque potabili per l'esecuzione di opere d'igiene e per la costruzione e sistemazione di ospedali comunali e consorziali ». *(Modificato dal Senato)*.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Si riprende la discussione del disegno di legge: Riordinamento dell'Amministrazione del dazio consumo governativo di Roma e di Napoli.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge: Riordinamento dell'Amministrazione del dazio consumo governativo di Roma e di Napoli.

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

Passiamo all'esame degli articoli:

Art 1.

« Sono approvati i ruoli organici del personale per le Amministrazioni governative dei dazi di consumo di Roma e Napoli, risultanti dalle annesse tabelle A e B ».

Si dia lettura delle tabelle A e B.

BASLINI, segretario, legge:

TABELLA A.

Ruolo organico del personale per l'Amministrazione governativa del dazio consumo di Roma.

GRADO	Classe	Numero		Stipendio	
		per classe	totale	individuale	complessivo
				Lire	Lire
Ispettori	unica	1	1	5,000	5,000
Commissari	I	10	20	4,500	85,000
Idem.	II	10		4,000	
Ricevitori	I	4	22	4,000	72,000
Idem.	II	8		3,500	
Idem.	III	6		3,000	
Idem.	IV	4		2,500	
Cassieri	I	1	6	4,000	19,500
Idem.	II	2		3,500	
Idem.	III	2		3,000	
Idem.	IV	1		2,500	
Ufficiali	I	38	190	3,500	510,000
Idem.	II	62		3,000	
Idem.	III	39		2,500	
Idem.	IV	34		2,000	
Idem.	V	17		1,500	
Volontari	—	12	12	—	—
Agenti subalterni	I	22	32	1,400	42,800
Idem.	II	10		1,200	
Visitatrici	unica	14	14	360	5,040
Totale	297	739,340

TABELLA B.

Ruolo organico del personale per l'Amministrazione governativa del dazio consumo di Napoli.

GRADO	Classe	Numero		Stipendio	
		per classe	totale	individuale	complessivo
				Lire	Lire
Ispettori	unica	1	1	5,000	5,000
Commissari	I	8	16	4,500	68,000
Idem.	II	8		4,000	
Ricevitori	I	3	16	4,000	52,500
Idem.	II	6		3,500	
Idem.	III	4		3,000	
Idem.	IV	3		2,500	
Cassieri.	I	1	6	4,000	19,500
Idem.	II	2		3,500	
Idem.	III	2		3,000	
Idem.	IV	1		2,500	
Ufficiali.	I	35	170	3,500	457,500
Idem.	II	55		3,000	
Idem.	III	35		2,500	
Idem.	IV	30		2,000	
Idem.	V	15		1,500	
Volontari	—	10	10	—	—
Agenti subalterni	I	15	22	1,400	29,400
Idem.	II	7		1,200	
Visitatrici	unica	20	20	360	7,200
Totale	261	. . .	639,100

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, metto a partito l'articolo 1 con le relative e annesse tabelle A e B.

(È approvato).

Art. 2.

Le disposizioni della presente legge sono comuni ai ruoli organici del personale di ambedue le dette Amministrazioni ed avranno effetto dal 1° gennaio 1911.

(È approvato).

Art. 3.

La nomina al posto di ispettore è fatta per merito fra i commissari della 1ª classe e, occorrendo, fra quelli della 2ª.

Rimane, di conseguenza, soppressa nella tabella A allegata alla legge 5 luglio 1908, n. 400, l'indennità di funzioni e di giro al Commissario della dogana di Napoli, incaricato di coadiuvare il Direttore della dogana stessa nel servizio del dazio consumo.

(È approvato).

Art. 4.

I posti di Commissario sono conferiti mediante esame d'idoneità al quale sono ammessi gli ufficiali ed i contabili di qualunque classe (ricevitori e cassieri) che si trovino nelle condizioni volute dall'articolo 5, secondo e terzo comma del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili approvato col Regio decreto 22 novembre 1908, n. 693.

(È approvato).

Art. 5.

I posti di ricevitore e di cassiere di ultima classe sono conferiti, su loro domanda, in ordine d'anzianità, agli ufficiali provveduti di stipendio uguale od immediatamente inferiore a quello del posto da conferire, che siano reputati idonei e dichiarino di prestare la prescritta cauzione e gli aumenti richiesti per l'ulteriore carriera contabile.

Il personale contabile (ricevitori e cassieri) è classificato in un distinto ed unico ruolo d'anzianità.

L'Amministrazione si riserva la facoltà di disporre, per esigenze di servizio o su loro domanda, il passaggio dei ricevitori e cassieri della stessa classe dall'una all'altra delle due qualifiche contabili.

(È approvato).

Art. 6.

Gli impiegati contabili devono prestare la cauzione nei modi e nei termini prescritti dalle vigenti norme e nelle misure seguenti:
 Ricevitori e cassieri di I classe L. 10,000
 » di II » » 8,000
 » di III » » 6,000
 » di IV » » 4,000

(È approvato).

Art. 7.

I posti di ufficiale di ultima classe sono conferiti ai volontari che abbiano compiuto un tirocinio non inferiore a sei mesi, durante il quale abbiano dato prova di attitudine alla carriera e risultino bene classificati per condotta pubblica e privata, operosità e diligenza.

I volontari non riconosciuti idonei all'impiego, o trovati affetti da malattie incurabili ed incompatibili con l'impiego stesso, o che abbiano tenuto una condotta riprovevole, vengono licenziati.

(È approvato).

Art. 8.

I posti di volontario sono conferiti in seguito ad esame di concorso, al quale sono ammessi i giovani forniti di licenza ginnasiale o di scuola tecnica che non abbiano superato l'età di 25 anni e che siano forniti dei requisiti prescritti dal testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili, approvato con regio decreto 22 novembre 1908, n. 693, e dal relativo regolamento del 24 novembre 1908, n. 756.

Al detto esame hanno diritto di concorrere, senza obbligo di titolo di studio, i sottufficiali della R. Guardia di finanza (marescialli, brigadieri e sottobrigadieri) presenti al Corpo, aventi non meno di 10 e non più di 20 anni di servizio e che siano riconosciuti fisicamente idonei e di buona condotta.

A questi ultimi, fino al conseguimento della nomina ad ufficiale, saranno conservati i soldi e soprassoldi inerenti al loro grado, che verranno corrisposti sul capitolo « Soldo della Guardia di finanza », da reintegrarsi in parte con l'assegno che loro spetterebbe in qualità di volontari.

Sono abrogate le disposizioni contenute nell'articolo 37, lettera e), della legge 19 luglio 1906, n. 367, in quanto sieno contrarie a quelle del presente articolo.

(È approvato).

Art. 9.

I posti di agente subalterno sono conferiti agli appuntati della R. Guardia di finanza presenti al Corpo, che ne facciano domanda, purchè continuo non meno di 15 anni di servizio e non più di 45 di età e siano riconosciuti di sana costituzione, esenti da imperfezioni fisiche e di condotta irreprensibile.

(È approvato).

Art. 10.

I posti di visitatrice sono conferiti a donne sotto ogni rapporto incensurate, preferibilmente appartenenti a famiglie d'impiegati o di agenti della Guardia di finanza in attività di servizio o a riposo.

Le visitatrici sono nominate con decreto degli Intendenti di finanza, da sottoporre alla registrazione della Corte dei conti, e devono essere confermate d'anno in anno.

(È approvato).

Art. 11.

Nel nuovo ruolo dei commissari prenderanno posto, secondo la rispettiva loro anzianità, tanto gli attuali commissari quanto i ricevitori appartenenti, alla data della presente legge, alle prime due classi.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gargiulo.

GARGIULO. Credo che, dopo la risposta data dall'onorevole ministro all'onorevole Buonanno, il mio emendamento abbia più che mai ragione di essere.

Con esso io, anche a nome degli altri firmatari, propongo la soppressione parziale dell'articolo 11 nella parte che riflette la nomina a commissari dei ricevitori di 1ª e 2ª classe, sostituendovi l'esame indistintamente per tutti i ricevitori.

Il migliore appoggio al mio emendamento mi pare che venga proprio dalla parola stessa dell'Amministrazione finanziaria e del Governo e da quella del relatore, onorevole Aprile.

Infatti, interpellata l'Amministrazione finanziaria intorno alla questione della esenzione o meno dagli esami dei ricevitori di terza classe, ebbe ad esprimersi così:

« All'esenzione ingiustificata dall'esame di commissario che si dovesse concedere agli attuali ricevitori di 3ª classe, corrisponderebbe quindi un'offesa al diritto della grande massa degli ufficiali cui verrebbero sottratti per moltissimi anni i posti di com-

missario, dato l'esiguo numero delle vacanze che possono verificarsi ».

E l'onorevole Aprile scriveva nella sua diligente relazione:

« Vedrà la Camera se non sia più conveniente sopprimere del tutto l'articolo 11 e, malgrado qualche disarmonia di stipendi, rendere omaggio al concetto generale della legge che vieta il passaggio senza esami da una categoria inferiore ad una superiore ».

Credo perciò che l'emendamento proposto da me e da altri colleghi possa essere accettato, poichè con esso si eviterebbero i possibili inconvenienti e, non dico i favoritismi, che potrebbero nascere da una nomina a scelta, e si eliminerebbero altresì le lamentele dei ricevitori di 3ª classe, i quali hanno espresso le loro ragioni a mezzo dell'onorevole Buonanno; nello stesso tempo si renderebbe omaggio alla legge.

Mi aspetto una risposta favorevole dall'onorevole ministro, la quale se sarà nei sensi da noi desiderata, ne sono sicuro, appagherà tutti i ricevitori di qualunque categoria, perchè nessuno può ribellarsi ai criteri fondamentali della legge e ad una misura di giustizia e di equità uguale per tutti. (Approvazioni).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

FACTA, ministro delle finanze. Non posso che ripetere quello che già ho detto: cioè che qualunque emendamento turberebbe il senso, l'opportunità e lo spirito della legge. Prego perciò l'onorevole Gargiulo di non insistere; e, qualora insistesse, prego la Camera di respingere il suo emendamento.

PRESIDENTE. Onorevole Gargiulo, mantiene o ritira il suo emendamento?

GARGIULO. Poichè l'onorevole ministro respinge in modo così reciso l'emendamento da noi presentato, non posso insistere perchè sopra tutto tengo a non creare difficoltà all'approvazione immediata della legge, essendo questo anche il desiderio dei funzionari tutti dell'amministrazione finanziaria.

Epperò dichiaro anche a nome degli altri firmatari di ritirarlo, lasciandolo però come raccomandazione.

Mi sia permesso però di fare un'altra raccomandazione. Siccome il progetto dovrà andare all'esame del Senato, perchè l'onorevole ministro non procede, nel frattempo, a quei tali collocamenti a riposo, che avrebbero dovuto già essere attuati?

Voci. Sì, sì, è meglio sfollare l'amministrazione...

GARGIULO. Perché non attua prontamente le promozioni dei ricevitori dalla 3ª alla 2ª categoria?...

Così renderà possibile per altra via quella soluzione, che giustamente è reclamata e che è conforme ad equità e giustizia! (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle finanze.

FACTA, ministro delle finanze. Ringrazio l'onorevole Gargiulo di avere ritirato il suo emendamento, affrettando così l'approvazione di una legge, che sta a cuore di tutti.

In quanto alla sua raccomandazione, mi riferisco a ciò che ho detto precedentemente: che, nella trattazione della parte amministrativa interna, studierò anche l'argomento, che egli mi ha sottoposto; ma per questo dovrò mettermi d'accordo col collega del tesoro.

Mi associo, ad ogni modo, al suo pensiero; e vedrò di svolgere il meglio possibile questi miglioramenti, nei termini della legge.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare. metto a partito l'articolo 11.

(*È approvato.*)

Art. 12.

« Al momento dell'attuazione della presente legge potranno essere nominati ricevitori e cassieri anche gli ufficiali delle prime tre classi provveduti di stipendio uguale o immediatamente inferiore a quello del posto da conferire ».

(*È approvato.*)

Art. 13.

« Il Governo del Re è autorizzato ad inscrivere in bilancio le assegnazioni necessarie per l'attuazione della presente legge ».

(*È approvato.*)

Si procederà in altra seduta alla votazione segreta di questo disegno di legge.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora il seguito della discussione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1911 al 30 giugno 1912 ».

La Camera ha ieri approvato i primi 120 capitoli di questo bilancio. Passiamo al 121.

Lavori per la costruzione di ponti e strade nazionali e di strade provinciali sovvenute dallo Stato. — Capitolo 121. Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297; 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238 (art. 4); 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lett. e); 5 aprile 1908, n. 126 (art. 1, lett. b) e 30 giugno 1909, n. 407 (art. 1, lett. d) (*Spesa ripartita*), lire 2,100,000.

Su questo capitolo ha chiesto di parlare l'onorevole Venceslao Amici. Ne ha facoltà.

AMICI VENCESLAO. Onorevoli colleghi, nel suo magnifico e pratico discorso dell'altro giorno l'onorevole ministro molto opportunamente espresse il concetto che fra i lavori stradali i quali meritano la precedenza vi debbono essere quelli già incominciati e che non possono essere condotti a termine per mancanza di stanziamenti.

E pur troppo vi sono strade costruite per metà, per due terzi ed anche più le quali non possono essere utili all'esercizio perchè manca l'esecuzione di un ultimo tronco, restando così inutilizzato tutto il tratto costruito e di conseguenza non redditizio il denaro che per esse è stato speso.

Fra queste vi è la nazionale Salaria, a completare la quale, manca la costruzione di un tronco lungo solo 5 chilometri la cui spesa, secondo il progetto esecutivo e pronto per l'appalto importa la piccola cifra di lire 200,000.

È da tenere presente che la nazionale Salaria è la più breve trasversale che dal Mare Adriatico conduce a Roma, che interessa cinque provincie (Ascoli, Teramo, Aquila, Perugia, Roma) ed è molto frequentata specialmente per l'industria pastorizia che si svolge fra l'Agro romano e le montagne da essa attraversate.

Oggi, per condursi da un versante all'altro del nostro Appennino, si è costretti a fare un percorso vizioso e lungo con conseguente sciupio di attività umana, mentre si potrebbe facilmente evitare con la costruzione del tratto suddetto.

Riferendomi quindi ai giustissimi concetti espressi ieri dall'onorevole ministro, mi sia permesso di raccomandargli di inscrivere il completamento della nazionale Salaria fra le opere urgenti e di volere al più presto far indire l'appalto per il quale è già tutto predisposto. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. La raccomandazione dell'onorevole Amici è precisamente in relazione coi concetti da me svolti nella discussione generale.

È quindi ovvio che io ne terrò il maggior conto.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, rimane così approvato il capitolo 121 in lire 2,100,000.

Capitolo 122. Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1ª e 2ª serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, e per le strade di cui nell'elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, che si costruiscono dalle provincie direttamente. (*Spesa ripartita*), lire 2,000,000.

Capitolo 123. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 e compensi e remunerazioni per maggiori servizi resi dal personale dell'Amministrazione centrale e del Genio civile nell'interesse delle dette costruzioni, lire 80,000.

Capitolo 124. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (*Spese fisse*), lire 170,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Quaglino.

QUAGLINO. Permetta, onorevole ministro, che io le rinnovi una calda raccomandazione per un equo miglioramento al personale aggiunto del Genio civile. Fin dall'anno scorso io raccomandai questi impiegati; ora avendo esaminato le loro condizioni e sopra tutte le loro delicate attribuzioni ed avendo constatato che i meglio retribuiti, dopo un ventennio arrivano a lire 2,340 lorde e che questi, per raggiungere il massimo, dovrebbero avere la possibilità di fare ancora venti anni e più di servizio per lo Stato, mi permetta, onorevole ministro, che io torni a rinnovarle questa raccomandazione; tanto più che una parte di questo personale è adibita a quei lavori così delicati, per i quali il Governo deve riporre in loro la massima fiducia per la pronta, diligente e buona esecuzione.

Nella speranza di avere una risposta soddisfacente dall'onorevole ministro, non aggringo altro.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Certamente l'onorevole Quaglino ha prospettato le vere condizioni di questo perso-

nale. Egli però non può immaginare le difficoltà che si debbono superare quando si tratta di modificare gli organici del personale. Io in questi giorni ho presentato un disegno di legge per alcune modificazioni all'organico dell'amministrazione centrale appunto per sopperire ad alcune necessità. E l'assicuro che ho dovuto lottare per molti mesi e superare gravi ostacoli per poter giungere a proporre queste modificazioni, che spero vorrà la Camera approvare.

Non dubiti quindi l'onorevole Quaglino che terrò conto delle sue raccomandazioni. Egli però tenga conto, alla sua volta, che, quando si tratta di organici e di personale, ci si parano dinanzi delle difficoltà enormi di ogni genere.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 124 rimane approvato in lire 170 mila.

Capitolo 125. Indennità fisse mensili, trasferite, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 10,000.

Strade comunali e vicinali. — Capitolo 126. Costruzione o ricostruzione di strade comunali rotabili o mulattiere per allacciare alla esistente rete stradale i comuni attualmente isolati in tutte le provincie del Regno, eccettuate quelle di Basilicata e delle Calabrie e quelle di accesso alle stazioni ferroviarie contemplate dalla legge 8 luglio 1903, n. 312 (articoli 53 e 54 della legge 15 luglio 1906, n. 383) (*Spesa ripartita*), lire 1,000,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Nuvoloni.

NUVOLONI. Onorevoli colleghi, tutti sappiamo come, per le strade comunali rotabili, costruite in base alla legge del 1868, e di quelle altre costruite in forza della legge del 1903 per accedere alle stazioni, nonchè per la costruzione delle strade rotabili che debbono congiungere alla rete stradale comuni isolati, lo Stato sia andato e vada incontro a forti spese; se non erro, si spendono annualmente circa quattro milioni.

Orbene noi tutti sappiamo pure come vi siano dei comuni i quali, dopo aver sopportato ingenti sacrifici per poter costruire queste strade, non hanno più mezzi per mantenerle. Quindi sono ingenti somme spese dai comuni, dalle provincie e dallo Stato che vanno addirittura perdute, sono ingenti capitali che vanno in perdizione.

Di questo danno evidente si sono già resi interpreti altri colleghi nelle decorse discussioni dei bilanci. Io pure m'interessai e domandai già altra volta l'intervento dello Stato.

E lo Stato può intervenire, a mio avviso, sotto una duplice forma: e integrando i bilanci dei comuni che da soli non hanno mezzi per far fronte alle spese di manutenzione (e non è un'esagerazione quanto affermo, perchè vi sono dei comuni che hanno sovrimposte comunali cinque, sei, dieci e più volte superiori alle imposte); oppure proponendo provvedimenti legislativi, in base ai quali, con il contributo dei comuni e dello Stato, si obblighino le provincie che hanno a loro disposizione gli uffici tecnici, a mantenere queste strade.

Colla legge del 1868 si era pensato anche a provvedere alla manutenzione di queste strade; ma, pur troppo, il sistema della manutenzione col sistema delle prestazioni pare che non abbia fatto buona prova.

Io denunzio questo inconveniente ed in considerazione degli ingenti capitali che si vanno perdendo, del danno che ne deriva non solo ai comuni, ma anche allo Stato ed alle provincie che concorsero nella costruzione delle strade rotabili, invoco dall'onorevole ministro Sacchi una parola che dia affidamento, che saranno sollecitamente presentati provvedimenti legislativi, per evitare il grave danno da me accennato e sia conservato l'ingente patrimonio stradale.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Nuvoloni sa bene come questa materia abbia subito le vicende della finanza dello Stato. Il movimento ascensionale della viabilità comunale, che aveva segnato il principio del nuovo Regno, ha dovuto poi subire cessazioni, sospensioni, arresti, appunto per la necessità della politica finanziaria.

Quindi, il bisogno c'è, ed è legittima la domanda; ma che io possa assicurare adesso di presentare presto provvedimenti perchè lo Stato intervenga più energicamente, sia assumendo direttamente la manutenzione stradale, sia contribuendo in misura maggiore a sollevare i comuni dall'onere della manutenzione medesima, comprenderà l'onorevole Nuvoloni che non è possibile.

Esposi già (forse l'onorevole Nuvoloni non era qui), nel mio discorso le ragioni per cui siamo stati tratti dal presentare la legge del quadriennio in questo

scorcio di sedute, ed abbiamo dovuto rimetterne a novembre la presentazione; queste ragioni consistono tutte nelle gravi difficoltà finanziarie.

A dire di no, si sarebbe fatto presto; ma, volendo cercare di provvedere a tanti bisogni, è sembrato opportuno un differimento, per raggiungere lo scopo.

Ad ogni modo, non dubiti l'onorevole Nuvoloni, chè sta a cuore anche a me l'argomento di cui egli ha parlato; e terrò grandissimo conto delle sue raccomandazioni e de' suoi suggerimenti.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 126 nella somma di lire 1,000,000.

Capitolo 127. Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie e di strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie o all'approdo dei piroscafi postali, ecc., e costruzione diretta a cura dello Stato di strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie in provincia di Basilicata e nell'isola di Sardegna (leggi 30 agosto 1868, n. 4613; 12 giugno 1892, n. 267; 16 luglio 1894, n. 338; articolo 3 della legge 25 febbraio 1900, n. 56; legge 8 luglio 1903, n. 312; articolo 54 della legge 31 marzo 1904, n. 140 e articolo 70 del testo unico di legge approvato con regio decreto 10 novembre 1907, n. 844) (*Spesa ripartita*), lire 1,900,000.

MORPURGO. Chiedo di parlare.

COLONNA DICESARÒ. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Morpurgo ha facoltà di parlare.

MORPURGO. Secondo il disposto della legge 8 luglio 1903, come i colleghi ricordano, le provincie sono chiamate a contribuire per un quarto nella spesa occorrente alle strade che uniscano i comuni alle stazioni viciniori.

Nell'interpretazione di simile disposizione sono sorte talune contestazioni; ed alcune provincie si sono rifiutate di concorrere nella spesa, qualora si trattasse d'unire alla stazione viciniora, anzichè il capoluogo del comune, una frazione, fosse anche molto più importante del capoluogo del comune. Ora mi pare che questo sia un sottilizzare sulla disposizione di legge, allo scopo di sottrarsi, in quanto sia possibile, a quel contributo del quarto, che la legge impone alle provincie.

Prego pertanto il ministro di vigilare, affinchè le rappresentanze provinciali (con lo scopo giustificabile, del resto, di non aggravare le loro finanze) non frustrino il

diritto assoluto d'alcuni comuni di collegarsi alla vicina stazione ferroviaria.

Questa è la raccomandazione che gli rivolgo; e confido che vorrà portarvi tutta la sua attenzione: perchè mi consta che i casi del genere che ho lamentato sono abbastanza frequenti, ed i danni che i comuni ne risentono sono gravissimi.

PRESIDENTE. L'onorevole Colonna di Cesarò ha facoltà di parlare.

COLONNA DI CESARÒ. Associandomi completamente a quanto ha detto il collega Morpurgo, aggiungo che un'altra difficoltà per la quale spesso le provincie s'oppongono alla costruzione di queste strade, è la pretesa che la stazione ferroviaria porti il nome del comune.

Quando la stazione ferroviaria, pure essendo la più vicina che sodisfi al servizio di un determinato comune, tuttavia non porti il nome di quel comune, le provincie s'oppongono all'applicazione della legge.

Una parola del ministro che togliesse ogni equivoco in proposito non potrebbe che essere bene accetta.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. La parola del ministro può essere l'espressione di un desiderio, d'un proposito d'intervenire; ma non può essere la parola che interpreti la legge.

Bisognerebbe fare una legge interpretativa, ed io mi riprometto di studiare l'argomento, ma non posso adesso dire quali saranno per essere le mie determinazioni.

Il ministro non ha la facoltà di intervenire e di risolvere, ma soltanto quella di consigliare, di suggerire, di eccitare; quindi se sarà necessario, se vedremo che le convenienze lo richiederanno, si potrà anche interpretare la disposizione di legge.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 127 nella somma di lire 1,900,000.

Capitolo 128. Sussidi ai comuni e consorzi di comuni e di utenti delle strade vicinali più importanti soggette a servitù pubblica, per opere che stanno a loro carico (articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F), lire 400,000.

Opere idrauliche. — Capitolo 129. Opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili compresi nelle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria (Legge 2 gennaio 1910, n. 9, articolo 35), lire 1,650,000.

Su questo capitolo, dall'onorevole Sighieri insieme con altri deputati, è stato presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, convinta della necessità di sollecitare i lavori di ripristino delle antiche vie fluviali, invita il Governo a dare esecuzione ai progetti redatti per i corsi di acqua elencati in seconda categoria, ai sensi dell'articolo 5 della legge 2 gennaio 1910.

« Sighieri, Bignami, Patrizi, Faustini, Larizza, De Nicola, De Benedictis, Agnini, Samoggia, Scalori ».

L'onorevole Sighieri ha facoltà di parlare.

SIGHIERI. L'ordine del giorno che ho presentato, sottoscritto anche da altri autorevoli colleghi, trova la sua giustificazione in questo capitolo del bilancio, dove si parla di opere di ristabilimento dei fiumi, laghi e canali navigabili, ed anche perchè l'onorevole ministro nella sua brillante esposizione di replica in occasione della discussione generale, fece un annunzio dicendo che fino dai primi di giugno era stato approvato un elenco dei vari corsi d'acqua di prima e di seconda categoria.

Ora in questo elenco vi sono vari corsi d'acqua, vari fiumi nei quali, per l'abbandono in cui sono stati lasciati da anni ed anni, più non si pratica la navigazione, e, se pur la si pratica in qualcuno di questi fiumi, si esercita malamente e con fatica di coloro che debbono praticarla.

Onorevole ministro, mi sembra che non si dovrebbero più oltre trascurare questi corsi d'acqua, molto più che la legge sulla navigazione interna ha messo a carico dello Stato le opere di ristabilimento di questi corsi medesimi.

Lasciare ancora in sospenso questi lavori significa portare gravissimo danno a molte industrie ed anche ai molti operai che vivono dell'industria della navigazione.

Io non voglio più dilungarmi e far perdere tempo alla Camera nel descrivere quali sono i vari corsi d'acqua più meritevoli. Certo l'impegno che ha preso il Governo di provvedere alle opere di ristabilimento, rientrando appunto in questo capitolo, fa a noi il dovere di sollecitare questi lavori.

E poichè ho la parola, ed ho terminato, vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un fatto speciale che accade nella mia provincia, cioè a dire sui vari lavori di bonifica che si stanno ora eseguendo nel canale emissario di Bientina e per una somma anche cospicua. Questi lavori, che si

fanno ora sotto la forma di bonificazione, sono appunto lavori che portano un ampliamento al canale stesso emissario, ma non portano la così detta sezione di magra, che occorre per rendere questo corso navigabile. Anzi ora nella condizione attuale, o bene o male, la navigazione si esercita, perchè ci è sempre un certo specchio d'acqua atto a far passare le barche.

Ma coll'allargamento della sezione, allo scopo appunto di fare abbassare il livello del lago di Bientina, cioè a dire, di conseguire un bellissimo scopo di bonificazione, si reca invece un forte danno alla navigazione. Anzi, a detta dei tecnici, ed io l'ho constatato, una volta che questo canale sarà ampliato alla sezione doppia di quella che ha attualmente, senza approfondirlo, come dovrebbe essere approfondito con la sezione di magra, la navigazione verrebbe assolutamente a cessare, e così si metterebbero sul lastrico circa tre o quattromila operai che lavorano, che sono addetti a queste piccole barche per trasportare il carbone dal porto di Livorno verso Pontedera.

Ma si verrebbe altresì ad arrestare lo sviluppo di varie fabbriche in vicinanza di questo canale; si verrebbe a nuocere all'agricoltura che appunto, per mezzo di questo canale, trasporta i suoi prodotti dalle pianure di Pisa fino al porto di Livorno, e viceversa. Ma, come ho detto, non è questo solo uno dei corsi d'acqua i cui lavori meritano di essere prontamente eseguiti.

Vi è anche il primo tratto dell'Arno nella provincia di Pisa (mi limito a parlare della mia provincia per non tediare molto la Camera) che con la legge del 1865 era stato iscritto in prima categoria ed aveva degli assegni speciali per la navigazione e per la manutenzione che non furono mai impiegati, e furono invece dal Ministero dei lavori pubblici spesi in gran parte per la manutenzione delle sponde che erano di seconda categoria; ma per tutto ciò che era di prima categoria nulla fu speso. Ora sembra a me che nessun corso d'acqua della Toscana possa avere l'importanza che ha l'Arno. I colleghi conoscono quante popolazioni si siano addensate intorno all'Arno e quante siano anche le industrie che fanno assegnamento appunto sulle economie dei trasporti.

Desidererei quindi che il ministro prendesse in considerazione il mio ordine del giorno, o, per lo meno, qualora non lo volesse accettare nel modo come è stato proposto da noi, desse una promessa formale

che, in termine più o meno breve, verrà tolto questo inconveniente riguardo all'Arno e sarà preso un provvedimento per il canale emissario di Bientina e stabilito anche con sollecitudine il ripristino di tutti gli altri corsi di prima categoria, ma più specialmente di quelli di seconda categoria, per dar modo, così, anche alla costituzione di quei consorzi che sono voluti dalla legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Morpurgo.

MORPURGO. Non è il caso, onorevoli colleghi, di trattare, nella discussione di un capitolo, della grande importanza della legge sulla navigazione interna e degli enormi benefici che il paese, dall'applicazione della legge stessa si attende. Però può essere non del tutto inopportuno accennare brevemente alle cause che ritardano l'esecuzione della legge e a qualche rimedio che si potrebbe adottare.

Il capitolo 129, che ora si sta discutendo, porta uno stanziamento di un milione e 650 mila lire per le opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili compresi nelle opere idrauliche di prima e seconda categoria.

Poi abbiamo al capitolo 211 per il medesimo oggetto, un altro stanziamento di un milione e 150 mila lire per le provincie venete e di Mantova, ed un terzo stanziamento di lire 3,473,500 al capitolo 213.

Queste tre cifre certamente insufficienti sono per i lavori ai quali dovrebbero essere destinate. Ma, secondo me, la lentezza con la quale procede lo svolgimento della legge 2 gennaio 1910 sulla navigazione interna non dipende tanto dalla esiguità, dalla insufficienza degli stanziamenti, quanto da altre cause che adesso accenno brevemente.

Gli uffici del Genio civile, i quali dovrebbero dare l'opera loro per la esecuzione di questa legge, sono carichi di lavoro; essi devono accudire ad una tale quantità di impegni che loro non rimane la possibilità di occuparsi della navigazione fluviale. Sono sorti in molte provincie, e specialmente nelle regioni Veneta e Lombarda Comitati locali, i quali dispongono di mezzi tecnici e di mezzi finanziari.

Ora codesti Comitati locali hanno offerto il contributo loro, tecnico e finanziario, agli uffici del Genio civile per collaborare nella attuazione della legge 2 gennaio 1910. Ma gli uffici del Genio civile hanno, o esplicitamente, o indirettamente, rifiutato tale concorso.

La ragione è evidente: hanno già tanto lavoro che anche a coordinare il nuovo che venisse, ed anche a dirigerlo, sarebbero imbarazzati.

Ma io desidero di richiamare l'attenzione del ministro, sulla convenienza e la utilità che gli uffici del Genio civile accolgano le offerte che dai Comitati locali vengono loro per la collaborazione nella esecuzione della legge sulla navigazione interna.

E scendendo da una considerazione d'ordine generale ad una considerazione d'ordine locale (ed ho subito finito) aggiungo poche parole a quanto il collega Hirschel nella seduta del 12 corrente ebbe a dire rispetto alle rettifiche del fiume Stella in provincia di Udine.

Il fiume Stella è navigabile anche per vapori di una portata superiore alle seicento tonnellate. È di grande importanza. E un lavoro di attenuazione delle curve, relativamente non grande, sarebbe utilissimo.

Il Magistrato alle acque di Venezia, formulò un piano di lavori da eseguirsi nel triennio dal primo luglio 1910 al 30 giugno 1913, per ristabilimento delle linee navigabili di prima categoria nella provincia di Udine. Al principio di quest'anno diede incarico all'ufficio del Genio civile di Udine di compilare i progetti relativi e tra questi i progetti del fiume Stella e del canale Cellesia (per i quali lavori sarebbe assegnata la somma di lire novantaseimila) e quello del Meduna.

L'ufficio del Genio civile di Udine, rispondendo in data 14 febbraio ultimo scorso alle raccomandazioni del Comitato di Udine, del quale ho l'onore di essere presidente, assicurava, che secondo gli ordini ricevuti dal Magistrato alle acque, avrebbe posto mano sollecitamente alla compilazione di quei progetti cominciando da quelli dello Stella e del Meduna. Ebbene, onorevole ministro ed onorevoli colleghi, sono passati diversi mesi e questi lavori nemmeno furono iniziati.

Io, ripeto, non faccio carico a quell'ufficio, come non faccio carico a nessun'altro ufficio del Genio civile di non affrettare la esecuzione dei lavori per la navigazione fluviale perchè troppo carichi di lavoro, troppo grave è il compito assegnato a quegli uffici, ma prego l'onorevole ministro di volere loro rivolgere un invito, perchè dal momento che non possono far tutto da soli, accolgano almeno le offerte che ricevono dai Comitati tecnici e finanziari, affinché si possa una buona volta attuare questa legge sulla navigazione fluviale dalla quale tutto il paese

attende notevoli benefici e specialmente la Valle Padana. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. L'ordine del giorno dell'onorevole Sighieri si riferisce, come egli ha spiegato, ai lavori di ripristino delle antiche vie fluviali; egli sa che i progetti per questi lavori sono stati studiati ed in parte si stanno eseguendo. Per ciò che riguarda l'emissario del lago di Bientina debbo avvertirlo che non si tratta affatto di ripristino della navigazione perchè, allargando la sezione dell'emissario ed abbassando il livello dell'acqua, si viene anzi ad impedirne la navigazione. Ciò dipende dal fatto che quei lavori non sono stati inseriti negli elenchi delle opere di prima o di seconda categoria e quindi non si tratta di lavori di ripristino ma semplicemente di lavori di bonifica.

L'onorevole Sighieri ha detto poi che sarebbe necessario intensificare i lavori perchè molti lavoratori si trovano disoccupati; questa circostanza richiamerebbe la necessità di un altro esame delle opere in corso; ad ogni modo mi occuperò di questo argomento e vedrò come si possano conciliare i desideri dell'onorevole Sighieri con lo stato di fatto; lo prego perciò di ritirare il suo ordine del giorno.

All'onorevole Morpurgo faccio osservare che ho già accennato nel mio discorso dell'altro giorno come dai colleghi di Milano e da altri che si occupano del problema della navigazione mi siano state fatte richieste perchè gli uffici del Genio civile dessero tutti gli schiarimenti necessari e mettessero a disposizione dei Comitati i documenti che riguardano queste opere.

Ma l'onorevole Morpurgo mi ha prospettato un altro lato della questione ed ha detto che ci sarebbero dei Comitati locali disposti a venire in aiuto, per ciò che riguarda i lavori e le spese, agli uffici del Genio civile; ma che alcuni di questi uffici non hanno creduto di tener conto delle loro proposte. Può darsi che gli uffici del Genio civile, a cui i Comitati si sono diretti, abbiano creduto di non essere autorizzati ad accogliere queste proposte; comunque egli non dubiti che io mi informerò dello stato delle cose, e, qualora sia possibile, farò in modo che la sua domanda sia favorita. È certo però che la direzione dei lavori non potrà in ogni caso che essere attribuita al Genio civile, perchè non è ammissibile che altri la possa o la debba assumere pur ri-

conoscendo i meriti dei Comitati locali per favorire la navigazione interna.

PRESIDENTE. Onorevole Sighieri, mantiene il suo ordine del giorno?

SIGHIERI. Mi accontento che l'onorevole ministro accetti il mio ordine del giorno come raccomandazione, perchè in quel canale si stanno eseguendo i lavori di bonifica, e si tratta solo di passarli dalla seconda, alla prima categoria.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Nè in prima, nè in seconda categoria sono iscritti.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, resta approvato il capitolo 129 nella somma di lire 1,650,000.

Capitolo 130. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale addetto alle opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili compresi nelle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, lire 100,000.

Capitolo 130-bis. Sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua (art. 6, comma *a*, della legge 22 dicembre 1910, n. 919 e lettera *a*, n. 2, della tabella *C* annessa alla legge medesima) (*Spesa ripartita*), lire 720,000.

Capitolo 130-ter. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale addetto alle opere di sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua, lire 80,000.

Capitolo 131. Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria dipendenti dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1 lett. *k*); 21 giugno 1906, n. 238 (art. 2, lett. *a*); 29 dicembre 1907, n. 810 (art. 1, lett. *a*) e 22 dicembre 1910, n. 919 (art. 6, comma *b* e *d* e tabella *C* (lettera *b*, n. 4 (parte) e 5, e lett. *d*, n. 9) (*Spesa ripartita*), lire 3,875,000.

Capitolo 132. Indennità fisse mensili, trasferte e competenza diverse al personale ordinario del Genio civile addetto ai lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria dipendenti dalle leggi 30 giugno 1904, n. 283; 21 giugno 1906, n. 238; art. 1, lett. *a*, della legge 29 dicembre 1907, n. 810 e 22 dicembre 1910, n. 919, *per memoria*.

SIGHIERI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SIGHIERI. Ho chiesto di parlare per raccomandare all'onorevole ministro una memoria, che deve essergli pervenuta dagli aiutanti del Genio civile, memoria, che riguarda la posizione di questi funzionari.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Ne terrò conto.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, resta approvato il capitolo 132, *per memoria*.

Capitolo 133. Sussidi per opere ai porti ed agli scali sui laghi e fiumi non parificati ai porti marittimi (articoli 100 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*), *per memoria*.

Capitolo 134. Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria — Concorsi e sussidi a termini degli articoli 98 e 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173, nn. 2, 15 e 19 della legge 7 luglio 1902, n. 304 e dell'articolo 4 del decreto reale 18 settembre 1910, n. 684; provvedimenti relativi al buon regime dei fiumi e torrenti e sussidi ad opere idrauliche in virtù dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F* (art. 6, comma *c*, e tabella *C*, lett. *c*, n. 7 della legge 22 dicembre 1910, n. 919) (*Spesa ripartita*), lire 2,485,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nuvoloni.

NUVOLONI. Col decreto del 18 settembre 1910, diventato legge 19 aprile 1911, il Governo volle venire in aiuto dei comuni, delle provincie e dei privati danneggiati dalle alluvioni e dalle mareggiate.

Ricordo che con quella legge si assicurarono sussidi e mutui di favore non solo ai comuni ed alle provincie per la sistemazione di opere stradali ed idrauliche provinciali, comunali e consortili, ma altresì ai privati per la ricostruzione delle proprietà fondiari urbane e rustiche, e per il ripristino della coltura nei fondi danneggiati dalle alluvioni, frane e mareggiate.

Orbene la provincia di Portomaurizio, che ebbe gravissimi danni, attende ancora che si provveda alla arginatura dei fiumi Argentina, Prino, Armea, ed altri, che asportarono numerose proprietà, e i privati attendono di sapere a chi si debbano rivolgere per avere i sussidi ed i mutui di favore. Per quanto riguarda i danneggiati delle provincie di Palermo e Napoli sappiamo che per essi esiste un ente autonomo, costituito in seguito alla legge 19 luglio 1906, che fu autorizzato a compiere tali operazioni in dette provincie, ma per quanto riguarda le altre provincie d'Italia, non si sa a chi rivolgersi. Attendo dunque dall'onorevole ministro una parola, che rassicuri quelle popolazioni, sia per quanto riguarda i lavori di arginatura, sia per quanto riguarda il regolamento circa il modo di con-

trarre i mutui di favore, sia per quanto riguarda l'Istituto, a cui debbono rivolgersi i cittadini per consegnare i mutui in parola.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Per la prima parte, che consiste in una raccomandazione di sollecitare i lavori, io l'accetto, e per la seconda parte faccio notare all'onorevole Nuvoloni che già da altri si è raccomandato di sollecitare la pubblicazione del regolamento, che deve rendere possibili i mutui. Se la raccomandazione è nel senso di sollecitare questa pubblicazione, io l'accetto.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, resta approvato il capitolo 134 nella somma di lire 2,485,000.

Capitolo 135. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto alle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria, lire 65,000.

Bonifiche. — Capitolo 136. Opere di bonificazione di 1ª categoria dipendenti dal testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195, e dalle leggi 7 luglio 1902, n. 333, 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lettera g), 5 aprile 1908, n. 126 (art. 1, lett. c), 24 dicembre 1908, n. 747 (art. 2); 30 giugno 1909, n. 407 (art. 1, lett. f); 13 luglio 1910, n. 466 (art. 51 e tabella A, lett. a, n. 7); regio decreto 18 settembre 1910, n. 684 e legge 22 dicembre 1910, n. 919 (art. 1, comma 4) (*Spesa ripartita*), lire 5,280,000.

Su questo capitolo è stato presentato dall'onorevole Coris insieme con l'onorevole Montresor, il seguente ordine del giorno:

« La Camera, considerato il danno che deriva dal ritardo nell'esecuzione delle opere di bonifica nel Veneto classificate in prima categoria; considerato che, per l'attuazione di dette opere, occorrerà una spesa ben maggiore di quella preventivata e che a ciò si potrebbe provvedere qualora il Governo stanziasse annualmente in bilancio per un determinato periodo di tempo le somme necessarie per pagare gli interessi e l'ammortamento del capitale che i Consorzi potrebbero mutuare da Istituti di credito, cedendo la annualità da pagarsi dal Governo; avute presenti le promesse che già il Governo ha fatto, confida che verrà presentato sollecitamente un progetto di legge che provveda nei sensi suesposti ».

L'onorevole Coris ha facoltà di parlare; ma mi pare che in quest'ordine del giorno ci sia già tutto il suo discorso. (*Si ride*).

CORIS. Il ministro dei lavori pubblici ha già esposto interessanti idee e annunciato notevoli provvedimenti che riguardano l'argomento particolare del mio ordine del giorno.

Ma io devo aggiungere altre notizie di fatto, che non so se egli conosca perfettamente, e chiedergli speciali e ulteriori impegni, relativamente agli stanziamenti di questo capitolo.

Sarò breve e non dirò in questa sede quanto il grave argomento importerebbe; anche perchè su di esso ha già parlato in sede di discussione generale, con la sua alta competenza, ben nota a questa Camera, l'illustre nostro collega Romanin-Jacur.

Vari colleghi hanno in questa discussione date notizie sui gravi danni arrecati dalle piogge del mese scorso in varie regioni di bonifica.

Ora lo stesso fatto avveniva con effetti non meno funesti, nelle zone di bonifica del Veneto e in ispecie nelle terre basse del vasto bacino tra l'Adige e il Po.

Per citare un esempio, nella sola bonifica delle Valli Grandi Veronesi e Ostigliesi nonostante lo sforzo gigantesco degli interessati che non badarono nè badano a spese, anche coll'ausilio delle macchine idrovore, ben 4,000 ettari, un terzo circa di tutta la zona più depressa, rimasero allagati, così da rimanerne perduto per quest'anno ogni raccolto.

Ora non è possibile ammettere che i Governi d'Italia possano lasciar perdurare uno stato di cose così grave, possano tener sospesa su una delle più produttive regioni d'Italia la minaccia di una progressiva sterilità, quando i mezzi per ciò evitare vi sono.

Nel Veneto molte opere idrauliche importanti furono compiute dai passati Governi: in ispecie l'Istituto glorioso del magistrato alle acque, gloria della Repubblica Veneta, ora felicemente ripristinato, ad esse diede vigoroso impulso.

Conveniva adunque conservare e completare le opere generali e particolari di bonifica. Ma quel che dovevasi fare o non fu fatto, o fu fatto insufficientemente; e per mancanza di un indirizzo razionale nelle opere generali, la stessa spesa sostenuta dallo Stato andò in gran parte sciupata, e

quella dei privati e dei consorzi non ebbe la efficienza che avrebbe potuto avere.

Senza dilungarmi in altre considerazioni, ritengo indiscutibile la constatazione che le varie bonifiche hanno subito enormi ritardi. Ma si è pure constatato, e già lo disse l'onorevole Romanin-Jacur, che il loro costo è ben maggiore, maggiore del doppio o del triplo, di quello previsto. Non si può indugiare a fare, e si deve affrontare il problema della gravissima spesa occorrente. Il Governo deve provvedere a mettere a disposizione dei vari consorzi e d'altri enti, che non domandano che di mettersi all'opera, somme ben maggiori di quelle che ha stanziato finora, e facendo cessare quello strano ostruzionismo che appunto nella insufficienza dei fondi aveva la sua vera, non confessata, ragione.

Ora, per far questo, il mezzo ch'io ho suggerito nel mio ordine del giorno, mi sembra l'unico possibile, di fronte all'enorme spesa effettiva che le bonifiche importeranno. Sembrami poi che il criterio da me indicato, che non è se non il voto formulato dagli interessati, e recentemente, anche dalle provincie di Verona e di Padova, corrisponda alle idee generali enunciate dallo stesso ministro nel suo discorso del 20 novembre passato, che richiamava e riconsacrava l'impegno assunto dal Governo col noto telegramma spedito dallo stesso ministro e dall'allora presidente onorevole Luzzatti, e prima dal ministro del tesoro nella sua esposizione finanziaria del 3 novembre, nella quale accennava ad un nuovo sistema per provvedere alla spesa delle bonifiche.

Mi auguro dunque che nella legge che l'onorevole ministro ha annunciato per il prossimo novembre, sia seguito il criterio da me esposto, come quello che solo ritengo consenta una soluzione completa per ora e per l'avvenire del problema delle bonifiche. E m'auguro anche che in quella legge siano date norme e provvisti i mezzi, entro un determinato limite, per bonifiche i cui piani non potessero essere approvati prima della presentazione di essa legge.

Onorevole Sacchi, ad una interpellanza che io rivolgevo al ministro dell'interno o non è molto, invocando provvedimenti contro la malaria, mi si rispondeva, tra altro, rimproverando in certo modo i proprietari della mia regione di non aver compiuto le opere di bonifica considerate come primo mezzo di lotta contro la malaria.

Allora io replicai che molto avevano fatto con le loro private risorse i proprietari e i

consorzi; ma, a mia volta, oggi prendo l'occasione per dire che non dipese da noi se ciò che restava a fare in tale materia non fu fatto, perchè è dalle maggiori opere di bonifica idraulica che le minori di bonifica idraulica ed agraria, cotanto utili allo sviluppo della ricchezza agricola ed all'igiene, sono rese possibili.

Ben venga la legge che sta dinanzi al Senato, che renderà, col maggior contributo dello Stato, più accessibile alle finanze private la esecuzione delle minori bonifiche; e a dir vero sarebbe tempo che il Senato avesse esaurito il suo esame.

Ma mi resta altra cosa a dire e di una certa gravità.

Il problema delle bonifiche del vasto bacino fra l'Adige e il Po, richiede un'opera di Stato che non si è voluta ancora fare, e consiste nel regolamento del fiume che lo attraversa, divenuto ormai l'unico collettore di tutte le acque di quel bacino, il Tartaro-Canalbianco.

L'interrimento progressivo del Po rese impossibile il defluire in esso di parte di quelle acque attraverso le chiaviche di Serravalle Po, Sustinente ed Ostiglia; e, analogamente, l'elevamento del letto dell'Adige induceva da tempo gli interessati a farne deviare dall'antico sbocco le acque raccolte dal Bussè e dal Nichesola e a farle defluire nel Tartaro, il quale, come dissi, rimase l'unico collettore di tutte.

Le acque confluenti entro il bacino aumentarono in tempo recente anche per il maggior deflusso di acque derivate dall'Adige e dal Mincio, causato dal maggior dislivello che alle bocche di presa venne a prodursi per l'accennato elevarsi del letto di quei fiumi, e per l'irrigazione maggiore che condusse nel bacino altra acqua presa con canali nella parte alta dell'Adige e che dispersa nel sottosuolo bibulo, finisce per ricomparire nella zona inferiore del bacino suddetto.

A questo proposito abbia presente l'onorevole ministro come la stessa opera della irrigazione, che ha così alta importanza per lo sviluppo dell'agricoltura, e alla quale si volevano destinare altre acque dell'Adige, abbia potuto essere ostacolata, sulla opposizione non certo irragionevole sotto un determinato aspetto del consorzio delle valli, minacciate e spaventate dalla crescente massa d'acqua che visibilmente e invisibilmente penetrava in esse.

Non mi diffondo in fatti e prove, ma mi limito ad osservare, come di fronte al constatato aggravamento delle condizioni

delle varie bonifiche, il lavoro che lo Stato ha compiuto, specie in opere idrauliche (pure spendendo assai) si sia limitato alla manutenzione e all'elevamento degli argini del Tartaro o dei suoi affluenti, con il risultato dell'aumento del dislivello tra il collettore delle acque e le zone da prosciugarsi.

Il collettore che avrebbe potuto bastare in condizioni normali per la somma di acque originariamente confluenti nel bacino, non poteva bastare per la nuova massa d'acque, e tanto meno poteva bastare, senza che fosse regolarmente scavato nei suoi tratti inferiori per poter materialmente ricevere e dare sfogo alle acque superiori.

Quello che doveva e deve farsi era precisamente di allargare, di scavare e tener scavato per tutta la sua lunghezza, il collettore Tartaro Canalbianco; solo in questo modo le altre bonifiche potevano e potranno avere la dovuta efficacia. A questa opera fondamentale doveva tutto coordinarsi.

E si sperava che lo Stato ciò facesse. Nel 1905 quando avvennero le terribili inondazioni che tanti danni fecero alla nostra regione, i sottosegretari delle finanze e dei lavori pubblici, gli onorevoli Camera e Pozzi videro coi loro occhi le dolorose condizioni dei luoghi danneggiati.

E a Vicenza, a Verona, a Padova, a Rovigo, ecc., essi udirono il pensiero di tutti gli interessati e fecero solenni promesse per la sistemazione idraulica della regione tra Po ed Adige.

E fu allora che una istanza firmata dai sindaci e dalle autorità e dagli enti interessati delle varie bonifiche della zona fra Adige e Po fu diretta al Governo, nella quale il problema era posto in termini precisi. E con lettera della prefettura di Verona del 5 febbraio 1906 si annunciava che il ministro dei lavori pubblici aveva nominata una Commissione composta degli ispettori superiori del Genio civile commendator ingegnere Alberto Torri, cavaliere ingegnere Giulio Fornoni, e cavaliere ingegnere Giuseppe Botto, con incarico di procedere allo studio del problema della sistemazione delle acque scorrenti fra l'Adige e il Po sul bacino del Tartaro Canalbianco, e di riferire al Ministero con le opportune proposte.

Che è avvenuto di questa Commissione?

Che fece il Governo poi per suo conto?

La Commissione aveva un incarico specifico che non poteva essere assorbito dal Magistrato alle acque istituito due anni dopo.

Comunque, di ciò ch'essa abbia fatto, nulla hanno saputo e sanno quelli che avevano provocato la sua nomina, e io ho fondamento di credere che non abbia fatto nulla di nulla.

Eppure il tema che essa aveva a studiare è la chiave di volta di tutte le bonifiche di quella nostra regione, ed è tema di essenziale competenza dello Stato.

Non v'era interessato soltanto il problema della navigazione (poichè si tratta anche di fiume dichiarato navigabile), ma un problema più grave, il problema primo e fondamentale della capacità produttiva, della popolabilità di tutta una regione.

Qualunque opera si faccia, tutto sarà inutile se il collettore non sarà messo in grado di sfogare la massa d'acqua che mercè le bonifiche e i più potenti mezzi d'aspirazione delle acque vi potè e vi può essere immessa.

E s'io dovessi suggerire a lei un provvedimento, onorevole ministro, questo sarebbe ch'ella tolga ogni incarico a quella tal Commissione e affidi l'incarico al Magistrato alle acque, s'intende fornendogli anche i mezzi opportuni, perchè anche questo è essenziale quando si vuol fare sul serio.

Onorevole Sacchi, ella comprenderà come non sia stata ingiustificata la mia censura e la mia domanda, per la gravità degli interessi che rimasero così deplorabilmente trascurati.

Non è possibile di fronte all'urgenza di questo problema che vicino ai vari capitoli del vostro bilancio riferentisi ad opere che vi hanno attinenza sia ancora scritto *per memoria*.

Io le auguro il merito e l'onore di assolvere e sollecitamente, riparando i ritardi avvenuti, anche questa non piccola parte dei doveri dello Stato verso la proprietà terriera che è primo alimento del bilancio dello Stato, con quella che fu felicemente chiamata, a proposito di questo bilancio, opera diretta all'integrità della Patria. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Buonanno.

BUONANNO. Nella discussione generale del bilancio dei lavori pubblici io pronunzierai un breve discorso occupandomi principalmente della questione dei lavori delle bonifiche.

Il problema, evidentemente di una grande importanza nazionale, interessa moltissimo il mio collegio; ed è perciò che mi permisi di rilevare il metodo assolutamente

inadeguato con cui il Governo procede alla esecuzione dei lavori di bonifica. Deficienze di mezzi e mancanza di metodo. I lavori di bonifica delle parti nostre si eseguono come una specie di lavoro di mosaico. Si comincia un lavoro a destra, se ne comincia uno a sinistra; poi si abbandonano. Viene l'alluvione, porta via tutto, e si ricomincia da capo.

Dimodochè l'Amministrazione dei lavori pubblici in Italia, in cinquant'anni di lavoro di bonifiche, ha compiuto molto meno di quello che aveva fatto l'Amministrazione borbonica.

E difatti, il canale dei Regi Lagni, una colossale opera di bonifica che si deve a Carlo III di Borbone, aspetta ancora dal Governo italiano una sistemazione definitiva della sua foce.

Io avrei potuto ripetere su per giù, durante la discussione generale del bilancio dei lavori pubblici, gli stessi argomenti, probabilmente con lo stesso risultato.

Però quando ho fermato la mia attenzione sul capitolo 136 del bilancio e ho letto la cifra di cinque milioni e 80 mila lire, ho detto: è inutile che io parli, perchè qui si tratta semplicemente di rivolgere una domanda all'onorevole ministro e all'egregio relatore, che è effettivamente uno studioso, un colto studioso dei bilanci dei lavori pubblici.

E la domanda è questa: sul capitolo 136 voi avete impostato la cifra di cinque milioni e 80 mila lire. Senza andare molto lontano, prendendo il consuntivo del 1909-10, io trovo che il Ministero dei lavori pubblici, per questo capitolo, ha speso nove milioni e 420 mila lire. Ma c'è qualche cosa di più. Il consuntivo dell'esercizio 1910-11 non è ancora pubblicato; ma io ritengo per fermo che tanto l'onorevole ministro quanto l'onorevole relatore sappiano benissimo che, tolto l'ultimo dodicesimo di esercizio, su questo capitolo si è speso quasi il doppio. Difatti, al 31 maggio 1911 sul capitolo 136 si erano già spesi 10 milioni e 200 mila lire. Ora, sarà inesperienza mia, sarà irgenuità, ma io desidererei sapere dalla cortesia dell'onorevole ministro e da quella dell'onorevole relatore come si provvederà ai lavori di bonifica. E non dico altro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pipitone.

PIPITONE. Nella zona di terreno coperta tutta di quella vite che dà il prezioso marsala tra la città di Marsala e quella di Mazzara c'è una palude chiamata *di vino*

che copre più di 150 ettari di terreno, e che diffonde naturalmente la malaria in tutta quella contrada abitata da agricoltori, i quali con le loro famiglie risiedono, come è consuetudine nelle nostre contrade, nella campagna.

Approvata la legge del 1900, fu sollecitata la bonifica di quella palude, si fecero progetti e si cominciarono i lavori. Fu una festa per tutti quei 20 mila contadini che abitano là attorno con le loro famiglie; una festa perchè si pensava che non solo si redimevano 150 ettari di terreno, che potevano dare la ricchezza a molte famiglie, ma si eliminava la malaria da quelle ubertose contrade. I lavori si compirono, ma poi, venuti dei sanitari, tra i quali ultimamente il Trambusti, si constatò che la malaria è aumentata. Non solo è mancata l'utilità igienica della bonifica, ma anche quella agricola.

Prima era semplicemente l'acqua fresca che zampillava in quella palude e che in qualche punto, con l'aiuto del lavoro umano, poteva fecondare le piante; ora invece l'acqua del mare, poichè quella zona si trova presso il mare, si unisce con l'acqua potabile e allora la coltivazione che pure prima si faceva, non è più possibile. Così, benchè si siano spese circa 200 mila lire per la bonifica di quella palude, si è aggravata la condizione igienica, perchè la malaria è più diffusa, e quella zona che era prima in parte coltivabile, ora non lo è più, appunto perchè l'acqua del mare penetra nella palude.

Sulla base delle indagini da me fatte, posso portare a conoscenza dell'onorevole ministro che due progetti si erano presentati dall'ufficio del Genio civile di Trapani: uno di drenaggio con l'elevazione meccanica dell'acqua, e l'altro di colmatatura che poteva farsi benissimo, date le condizioni del terreno e la grande abbondanza di sabbia che vi è là vicino.

Portati questi progetti all'approvazione del Consiglio superiore, siccome tra essi vi era una differenza di spesa, si scelse quello che costava meno, senza neppure esaminare l'altro. Sarebbe lo stesso come se per la fondazione di un edificio si scegliesse la minore spesa salvo a lasciare che l'edificio crollasse poi.

E così si scelse il progetto di minore spesa, senza pensare se si sarebbero ottenuti i risultati che si desideravano, i risultati, che tutti conoscevano, tranne coloro che avevano compilato il progetto, e coloro che davano dall'alto istruzioni a quelli che

dal basso proponevano il sistema della colmatatura.

Io non avrei detto nulla se non sapessi che si vuole insistere ancora in quel progetto sbagliato, e che si propongono nuove opere per circa 20 mila lire, per voler rad-drizzare le gambe che sono storte. Quella palude con tal sistema non sarà mai bonificata, e le nuove somme saranno inutilmente spese.

Occorre cominciare da capo, abbandonare quel progetto, e riprendere il progetto antico che era stato proposto dal Genio civile di Trapani, e che sarebbe costato molto di più, ma avrebbe dato un risultato sicuro.

Consideri, onorevole ministro, che l'esecuzione del progetto scelto, oltre ai danni a cui ho accennato, porta una spesa continua di 25 lire al giorno, una spesa perpetua che, capitalizzata, non è una somma indifferente.

Invece col sistema della colmatatura si risanerebbe completamente quella plaga, si restituirebbero all'agricoltura 150 ettari di terreno e si farebbe una unica spesa senza dover pensare più all'avvenire.

PRESIDENTE. L'onorevole Camera ha chiesto di parlare per fatto personale. Lo accenni.

CAMERA. L'onorevole Coris ha detto che io e l'onorevole Pozzi assumemmo impegni nel 1905, innanzi alla Camera, come sottosegretari di Stato, l'uno alle finanze e l'altro ai lavori pubblici, e che non li mantenemmo...

PRESIDENTE. Ma questa non è cosa di carattere personale. Allora erano al potere, ma poi non vi sono rimasti... (*ilarità*) Quindi si tratta della carica, non della persona! (*Approvazioni*).

CAMERA. Invece intendo dire che tutti gli impegni che assumemmo furono sanzionati dal Parlamento, perchè furono votate due leggi, una in materia finanziaria, con cui si sospese l'imposta, e l'altra in materia di lavori pubblici, con cui fu istituito il Magistrato delle acque.

Si riconobbe allora che la bonifica del Tartaro-Canalbianco era importante; e si riconobbe pure che si trattava di un argomento che doveva venire studiato.

PRESIDENTE. Tutto quello che vuole, ma non è cosa di fatto personale. (*Bene!*)

POZZI, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

POZZI, *relatore*. Ho chiesto di parlare semplicemente per dare alcune spiegazioni

su quanto hanno detto gli onorevoli Coris e Buonanno.

All'onorevole Coris dirò che dopo la visita fatta nel 1905 alle provincie Venete, fu promessa e poi presentata la legge per l'istituzione del Magistrato alle acque.

Per gli studi speciali delle provvidenze urgenti venne incaricata una Commissione tecnica la quale imprese i suoi lavori. Per il seguito noi non potevamo più avere ingerenza, poichè uscimmo dal Governo.

Ma fin d'allora si era constatato che il canale Tartaro Canalbianco, che è l'unico collettore, l'unico discarico di tutta quell'immensa plaga, doveva essere oggetto di cure speciali e di migliorie nel suo funzionamento, ed appunto a questo intento si era costituita la Commissione tecnica.

Ora il collega Coris domanda che quelle opere le quali furono riconosciute necessarie fin dal 1905 pel miglioramento di questo unico e grandioso discarico e di questo scolo siano eseguite. Noi non possiamo che appoggiare cordialmente tale giusta insistenza.

Quanto all'onorevole collega Buonanno, il quale ha domandato anche al relatore del bilancio qualche notizia intorno alla somma stanziata per le bonifiche di prima categoria, perchè, a suo avviso, questa somma sarebbe inadeguata, debbo far osservare anzitutto che, nell'esercizio prossimo, lo stanziamento per queste bonifiche è non di molto, ma pur di qualche cosa aumentato; cioè di 200 mila lire; in secondo luogo che le spese che sono state fatte ed accennate dall'onorevole Buonanno riflettono non l'esercizio prossimo futuro, ma l'esercizio passato e quello che volge ora alla fine; in terzo luogo che tanto per l'esercizio passato quanto per quello ora in corso, 1909-10, e 1910-11, per queste bonifiche vi hanno residui che erano di 9 milioni e più nel 1919-10 e che si sono ridotti a poco più di 6 milioni nel 1910-11. E questo è uno dei risultati che la Camera ha sempre avuto di mira, lo smaltimento cioè dei residui con l'esecuzione dei lavori per i quali gli stanziamenti erano stati specificatamente proposti.

Ecco perchè di fronte al fondo di residui di cui possiamo ancora disporre nel 1911-12, la Giunta del bilancio ha ritenuto che lo stanziamento proposto fosse adeguato e sufficiente. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'ordine del giorno degli onorevoli Coris e

Montresor solleva una questione già ampiamente trattata in discussione generale dagli onorevoli Romanin-Jacur, Sichel e Bentini, e sulla quale io mi sono in special modo intrattenuto nel mio discorso.

Quindi, senza ripetere quanto ho già detto allora, torno ad assicurare gli onorevoli Coris e Montresor che sono d'accordo con loro nel concetto fondamentale dell'ordine del giorno.

E in tal modo rispondo anche implicitamente all'onorevole Buonanno. Egli, riferendosi ad una determinata bonifica, ha fatto però considerazioni d'ordine generale, che io stesso già ho fatte circa l'errore tecnico fondamentale di metodo di fare i lavori a spizzico, mentre effetti utili possono trarsi solo da lavori continuativi e generali.

Ed anzi, considerando che per le bonifiche ed i lavori dell'Alta Italia abbiamo un aiuto prezioso nei consorzi, i quali non domandano di meglio che anticipare quanto occorre per le bonifiche, io ho già osservato che ciò indirettamente vale a rendere possibile una maggiore intensificazione di lavori a cura diretta dello Stato nelle provincie meridionali, dove, non essendovi e non potendovi essere consorzi, non è possibile ottenere questo anticipo da parte degli enti locali, e sono necessari provvedimenti speciali, trattandosi di mutare radicalmente la legge organica.

Ed ho anche soggiunto che nelle vacanze inizierò trattative con i consorzi e le rappresentanze locali, e preparerò le convenzioni, da approvarsi poi dal Parlamento, dovendo essere oggetto di un provvedimento legislativo.

L'ultima parte dell'ordine del giorno degli onorevoli Coris e Montresor determina un particolare congegno di annualità, si riferisce quindi ad un dettaglio di applicazione che non è ora il caso di discutere. Non posso quindi accettarla, mentre invece accetto, come raccomandazione, tutto il resto che, come ho detto, è conforme ai principi ampiamente esposti e trattati nella discussione generale.

Per quanto riguarda la sistemazione idraulica del bacino tra l'Adige e il Po bisogni nuovi si manifestano sempre e perfezionamenti si rendono necessari; ma creda pure l'onorevole Coris che questa sistemazione non è tra le peggiori e che per altri bacini vi sarebbe certo ragione di lamentarsi di più.

Ad ogni modo terrò conto delle sue raccomandazioni. In quanto alla Commissione del 1906, veramente, anche perchè non ne ebbe il tempo, non fece gran cosa. Ad ogni modo essa è anteriore alla costituzione del Magistrato alle acque. Oggi che vi è il Magistrato alle acque, che ha corrisposto così degnamente, credo che sarebbe meglio affidare ad esso il compimento di quegli studi per i quali era stata nominata quella Commissione la quale del concetto del Magistrato alle acque non era che una parziale applicazione.

Ho risposto così tanto all'onorevole Coris quanto all'onorevole Buonanno, al quale l'onorevole relatore ha dato spiegazioni, circa l'applicazione dei residui. Del resto sa l'onorevole Buonanno che, avendo bisogno di molti mezzi, bisogna trovarli in forme molto diverse, che non sono gli stanziamenti ordinari del bilancio.

L'onorevole Pipitone ha parlato di una questione tecnica a proposito della palude presso Marsala, se cioè sia migliore il sistema delle colmate o quello del drenaggio. Non sono competente a decidere della questione, ma certamente il sistema delle colmate è quello che ha dato sempre i migliori risultati e molte delle bonifiche, che formano la gloria dei tempi passati, sono state eseguite con questo sistema.

Non posso entrare a discutere della parte tecnica ma certo il sistema che si è seguito è stato proposto dai Consigli competenti. Vuol dire che terrò conto delle osservazioni dell'onorevole Pipitone e poichè egli afferma che si sono verificati inconvenienti nell'esecuzione dei lavori, farò riesaminare la questione dai corpi competenti, per prendere gli opportuni provvedimenti.

PRESIDENTE. Onorevole Coris, mantiene il suo ordine del giorno?

L'onorevole ministro ha dichiarato che ne terrà conto, accettandolo come raccomandazione; come ha fatto (lo dico perchè mi pare che ella non fosse presente prima d'ora) per tutti gli altri, e manifestando il fermo proposito di prendere in esame le diverse questioni.

CORIS. Ringrazio l'onorevole ministro e l'onorevole relatore delle loro dichiarazioni, e, soprattutto, dell'assicurazione che l'onorevole ministro mi ha dato che la questione da me sollevata e che è grave assai, mi consenta ripeterlo, sarà subito sottoposta all'esame del Magistrato alle acque. Augurandomi che gli studi siano compiuti con sollecitudine e in modo che possano

dar luogo a proposte da presentarsi in breve innanzi al Parlamento, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 136 rimane approvato nella somma di lire 5,280,000.

Capitolo 137. Annualità da pagarsi per opere di bonificazioni già concesse ai consorzi, in dipendenza della tabella II del testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195 (*Spesa ripartita*), lire 1,188,000.

Capitolo 138. Somme a disposizione dell'Amministrazione (leggi 22 marzo 1900, n. 195, 7 luglio 1902, n. 333 e 30 giugno 1909, n. 407) (*Spesa ripartita*), lire 1,500,000.

Spese generali per le bonifiche. — Capitolo 139. Indennità di alloggio agli ufficiali di bonifica e corrispondente soprassoldo giornaliero ai guardiani (*Spese fisse*), lire 50,000.

Capitolo 140. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche, lire 320,000.

Capitolo 141. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche (*Spese fisse*), lire 150,000.

Capitolo 142. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche, lire 20,000.

Capitolo 143. Assegni mensili al personale avventizio in servizio delle bonifiche (*Spese fisse*), per memoria.

Capitolo 144. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio delle bonifiche, per memoria.

Legge 13 dicembre 1903, n. 474, articolo 1, lettera h, della legge 6 giugno 1907, n. 300, e articolo 1, lettera d della legge 5 aprile 1908, n. 126. — Capitolo 145. Costruzione di strade comunali occorrenti al bonificamento dell'Agro romano e retribuzione ai condannati impiegati nella costruzione delle medesime (articoli 19 e 21 della legge 13 dicembre 1903, n. 474), lire 105,000.

Opere marittime. — Capitolo 146. Opere marittime dipendenti dalle leggi 14 luglio 1889, n. 6280; 17 giugno 1892, numeri 279 e 281; 2 agosto 1897, n. 349; 25 febbraio 1900, n. 56; 19 giugno 1902, n. 275; 27 dicembre 1903, n. 514; 13 marzo 1904, n. 102; 30 giugno 1904, n. 293; 8 luglio 1904, n. 351;

14 luglio 1907, n. 542; 12 giugno 1910, n. 297; 13 luglio 1910, n. 466 (articolo 49 lettera a e articolo 51 tabella A, lettera a, n. 4); regio decreto 18 settembre 1910, n. 684 e legge 12 marzo 1911, n. 258 (articoli 1 e 2) (*Spesa ripartita*), lire 12,570,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiamenti.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Oria.

D'ORIA. Brevissime parole, le quali io devo dire per connessione di causa su questo capitolo; perchè, sebbene io intenda richiamare l'attenzione del ministro su alcuni tentativi dell'Amministrazione ferroviaria, pure la questione si riferisce sempre ad opere portuarie.

L'anno scorso, pur ritirando, in seguito ad invito del ministro, un mio ordine del giorno circa i lavori ferroviari nel porto di Spezia, espressi fiducia nell'opera del ministro, ma sfiducia nell'opera dell'amministrazione ferroviaria: e non avevo torto.

Infatti so, anche per risposte datemi dall'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici in sede di interrogazione, che l'Amministrazione ferroviaria ha finalmente presentato il progetto per gli impianti di binari e di alcuni arredi sopra le calate del porto di Spezia, ma, seguendo il suo sistema di ostruzionismo, tenta di addossare la spesa relativa in più di lire 360,000 all'amministrazione dei lavori pubblici, il che porterebbe a stornare una parte della somma residua prevista dalla legge del 1907 per le opere marittime, per spenderla in opere ferroviarie, che sono evidentemente di competenza delle ferrovie.

Ora io insisto verso l'onorevole ministro perchè l'amministrazione dei lavori pubblici voglia continuare a respingere queste ingiustificate pretese dell'amministrazione ferroviaria, e richiami questa all'obbligo preciso, fatto dalla legge, di provvedere a tutte le opere ferroviarie del porto di Spezia, senza consentire che l'importo di questi lavori, pur urgentissimi e reclamati, sia stornato dai fondi destinati per le opere marittime, il cui progetto è ormai redatto coi relativi preventivi della spesa.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Salvatore Orlando.

ORLANDO SALVATORE. Io so quanto sia tedioso alla Camera, al ministro e un po' anche ai singoli deputati il dover tornare sempre sugli stessi argomenti portuari; tuttavia siamo obbligati a farlo, in quanto i

porti rappresentano un interesse grande per le regioni che vi fanno affluire le merci.

Alcuni porti hanno potuto ottenere l'autonomia e progredire; il porto di Livorno non ha potuto ancora ottenerla, e noi siamo obbligati a portar qui i nostri bisogni e le nostre domande. Ma nel far questo noi non parliamo nell'interesse dei porti soltanto, crediamo di parlare nel nome dell'intera regione toscana, ed io, parlando adesso nel nome e nell'interesse del porto di Livorno, parlo nel nome ed anche in rappresentanza, posso dirlo, dell'intera deputazione toscana, la quale su questo punto si è manifestata sempre unanimemente concorde.

Ora se l'onorevole ministro, nella sua cura assidua degli interessi commerciali del paese e del traffico, nei suoi viaggi ripetuti nelle varie regioni d'Italia, si fosse recato un po' ad esaminare di quanto grande interesse per il commercio e per l'industria della Toscana sia il porto di Livorno, avrebbe potuto constatare in quali condizioni disastrose si trascini il lavoro di trasbordo delle merci dai vagoni ai piroscafi.

Quel porto è l'unico, lungo tutta la costa tirrena, che sia disarmato, che sia senza alcun mezzo meccanico di carico e scarico delle merci dai vagoni.

L'onorevole ministro conosce Napoli; egli potrebbe salire ad Orbetello, dove, sia pure per opera di privati, s'inizia adesso il servizio di trasbordo delle merci con mezzi meccanici. Così pure avviene a Civitavecchia. Noi invece a Livorno non abbiamo potuto ottenere questo, per quanto ripetute siano state le nostre domande e per quanto ripetuti siano stati i voti concordi di tutte le rappresentanze della provincia.

Ora richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su questo che non è un interesse locale. Quel porto ha bisogno di essere munito al più presto, affinché tutta la regione toscana ed una parte della media Italia non trovi le sue merci e le sue industrie gravate di una maggiore spesa, quale è quella rappresentata dal maggior costo di trasporto delle merci che arrivano in quel porto.

La legge del 1907 stabilisce stanziamenti per questi mezzi di trasporto dei vari porti. Vi sono 600 mila lire stanziati per il porto di Livorno.

Ora io qui ripeto quanto ha detto l'onorevole D'Oria, per rilevare che quello stanziamento è unicamente riferibile a spese di tettoie e grue, non già di binari, perchè così stabilisce nettamente il regolamento annesso alla legge

Le ferrovie devono prelevare le spese per tutte queste opere dai loro bilanci e non mai riferirsi alla legge 14 luglio 1907. Ora, se per il porto di Livorno si erano stanziati 600 mila lire e finora non si è fatta che una sola spesa di poco più di 150 mila lire, non vi ha dubbio che non è stata eseguita la legge.

E così, mentre, per mancanza dell'autonomia, non possiamo fare da noi come si vorrebbe, dobbiamo subire le conseguenze dell'impotenza, se non dell'indifferenza del Governo, e fare qualche cosa per il porto di Livorno; e quindi da nessuna parte possiamo riuscire ad ottenere quello che le popolazioni a buon diritto attendono da molti anni.

Richiamo dunque l'attenzione dell'onorevole ministro su questo argomento, che è di gravissimo interesse.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nuvoloni.

NUVOLONI. Nella legge del 14 luglio 1889 e nelle successive, furono stanziati somme a vantaggio del porto di Porto Maurizio. Se non che dal giorno in cui quel porto fu dichiarato di prima categoria quale porto militare di rifugio, anziché vantaggio, pare gliene sia derivato detrimento, giacchè, invece di essere migliorato ed ingrandito come dovrebbe, poco vi si è fatto.

Il ceto marinaro e commerciale di Porto Maurizio e la cittadinanza desiderano da lungo tempo che il molo di levante sia banchinato, e che la parte di levante del porto che serve di rifugio militare, sebbene le navi ci vadano assai di rado, sia adibita anche a scopo commerciale pel carico e scarico dei bastimenti mercantili.

Rivolgo quindi viva preghiera, a nome della città di Porto Maurizio, affinché l'onorevole ministro voglia sollecitare, sia il banchinamento del molo di levante, sia l'uso del posto di rifugio anche a scopo commerciale.

Un'altra raccomandazione devo fare all'onorevole ministro, ed è questa. Da moltissimi s'insiste per il raccordo del porto di Porto Maurizio con la vicinissima stazione ferroviaria.

Sono andate commissioni, vi sono stati sopralluoghi, vi sono state promesse, vi sono stati studi, e finalmente si era detto che tutto era combinato e che il raccordo presto sarebbe stato un fatto compiuto: invece sono sorte o si sono fatte sorgere nuove difficoltà. Non so da quale parte provengano

queste difficoltà; certo, che si continua a ritardare un'opera che è vivamente reclamata nell'interesse del commercio e di cui si sente maggiore il bisogno oggigiorno che in vicinanza del porto sorgono i magazzini generali ed i *docks*.

Questo ritardo è cagione di malcontento, e con esso non si favorisce il commercio. Mi rivolgo quindi a lei, onorevole ministro, perchè voglia sollecitamente rimuovere tutte le difficoltà e far dare esecuzione all'opera di raccordo del porto con la ferrovia. E spero di non essermi rivolto invano all'onorevole ministro Sacchi, a cui stanno a cuore tanti interessi della nazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Sarebbe mio desiderio vivissimo di poter dire senz'altro a tutti di sì; ma non posso. Prenderò nota di queste raccomandazioni così importanti e specialissime che riguardano i porti di Spezia, di Livorno e di Porto Maurizio.

Certamente, l'onorevole Orlando ha ragione e non c'è niente, non solo di illegittimo, ma di meno che lodevole nell'insistenza da parte dei rappresentanti delle varie regioni in difesa di questi interessi che non sono solo locali, ma anche generali, sia perchè il porto di Livorno interessa una intera regione, sia perchè, in sostanza, gli interessi generali sono la somma di quelli locali.

Ma l'onorevole Orlando sa quali sono le difficoltà, assolutamente all'infuori della volontà del ministro.

Ad ogni modo, la migliore risposta che io posso dare è questa: che io prenderò particolare nota di queste raccomandazioni e di tutte quelle altre che sono state fatte nella discussione di questo bilancio e le esaminerò, riservandomi di dare poi particolari risposte ai colleghi.

Io qui non sono in grado di determinare nè una possibilità di tempo, nè di mezzi per l'esaudimento delle richieste fatte. Dico ciò per aver modo di rispondere con più precisione alle raccomandazioni degli onorevoli colleghi, anche successivamente alla discussione del bilancio.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 146, in lire 12,570,000.

Spese non superiori a lire 30,000 iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale. — Capitolo 147. Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormeggi e tonneggi, lire 30,000.

Capitolo 148. Lavori eventuali per i quali manca o è deficiente il fondo iscritto in bilancio nei limiti di lire 30,000, lire 30,000.

Capitolo 149. Ampliamento dell'illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse, lire 18,000.

Capitolo 150. Costruzione e miglioramento di vie di accesso ai fari, lire 14,000.

Capitolo 151. Ampliamento e sistemazione di fabbricati dei fari, lire 24,000.

Concorsi e sussidi per opere marittime. —

Capitolo 152. Sussidi per opere ai porti di 4^a classe e per conservazione di spiagge (articolo 321 della legge 20 marzo 1865, numero 2248 allegato F e articolo 39 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095), lire 54,000.

Capitolo 153. Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di 4^a classe di 2^a categoria (articolo 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095), *per memoria*.

Spese generali per i porti e per i fari. —

Capitolo 154. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle opere marittime, lire 120,000.

Capitolo 155. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime (*Spese fisse*), lire 110,000.

Capitolo 156. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime, lire 68,000.

Capitolo 157. Assegni mensili al personale avventizio addetto alle opere marittime (*Spese fisse*), *per memoria*.

Capitolo 158. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto alle opere marittime, *per memoria*.

Capitolo 159. Studio di progetti per opere non ancora autorizzate da leggi — Spese di stampa e casuali pel servizio marittimo, lire 20,000.

Strade ferrate, tramvie, automobili. — Capitolo 160. Anticipazione di spese per provvedimenti d'ufficio a norma degli articoli 255 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F e 16 della legge 16 giugno 1907, n. 540, *per memoria*.

Capitolo 161. Sovvenzione alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico (articolo 18 della legge 12 luglio 1908, n. 444), *per memoria*.

Capitolo 162. Sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie (articolo 20 della legge 12 luglio 1908, n. 444), lire 1,500,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Canavina.

(Non è presente).

Spese non superiori a lire 30,000. — Capitolo 163. Spese di stampa, copiatura di atti, premi agli agenti ed eventuali pel servizio delle ferrovie, tramvie, automobili e navigazione interna, lire 30,000.

Capitolo 164. Spese di sorveglianza sulle costruzioni delle ferrovie concesse all'industria privata, lire 30,000.

Opere in Roma (Spese ripartite). — Capitolo 165. Acquisto dell'area e costruzione del nuovo edificio del Ministero dei lavori pubblici (articoli 37 e 38 della legge 11 luglio 1907, n. 502 e articolo 1 lettera c della legge 30 giugno 1909, n. 407) (Spesa ripartita), per memoria.

Capitolo 166. Opere in Roma dipendenti dalle leggi: 14 maggio 1881, n. 209; 2 luglio 1890, n. 6936; 20 luglio 1890, n. 6980; 28 giugno 1892, n. 299; 6 agosto 1893, n. 458; 14 gennaio 1897, n. 12; 25 febbraio 1900, n. 56; 27 dicembre 1903, n. 514; 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1 lettere b, c, d); 6 giugno 1907, n. 300; 14 luglio 1907, n. 502 (articolo 1 lettera b e c) e 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 1, lettere a e b) (Spesa ripartita), lire 10,650,000.

Capitolo 167. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle opere in Roma, lire 22,000.

Capitolo 168. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere in Roma (Spese fisse), lire 82,000.

Capitolo 169. Indennità fisse mensili, trasferite, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile, in servizio delle opere in Roma, lire 31,000.

Capitolo 170. Assegni mensili al personale avventizio in servizio delle opere in Roma (Spese fisse), per memoria.

Capitolo 171. Indennità di trasferite, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio delle opere in Roma, per memoria.

Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna. — Testo unico di legge 10 novembre 1907,

n. 844. — Capitolo 172. Opere di correzione dei corsi d'acqua e di bonificazione dell'isola di Sardegna autorizzate dalle leggi 2 agosto 1897, n. 382, 7 luglio 1902, n. 333, 28 luglio 1902, n. 342, modificate dalla legge 14 luglio 1907, n. 562 e dall'articolo 1, lettera g, della legge 30 giugno 1909, n. 407 (Spesa ripartita), lire 1,335,000.

Capitolo 173. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle opere di correzione dei corsi d'acqua e di bonificazione nell'isola di Sardegna, per memoria.

Capitolo 174. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna (Spese fisse), lire 15,000.

Capitolo 175. Indennità fisse mensili, trasferite, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile, in servizio delle opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna, per memoria.

Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele. — Leggi 26 giugno 1902, n. 245 e 8 luglio 1904, n. 381. — Capitolo 176. Costruzione ed esercizio dell'acquedotto pugliese e rimboschimento del bacino idrologico del Sele e spese varie inerenti alla tutela della silvicoltura del bacino medesimo (leggi 26 giugno 1902, n. 245 e 8 luglio 1904, n. 381), (Spesa ripartita), lire 7,100,000.

Capitolo 177. Indennità fisse mensili e competenze diverse al personale ordinario dell'Amministrazione centrale del Genio civile e forestale addetto ai lavori di rimboschimento del bacino idrologico del Sele, per memoria.

Capitolo 178. Assegni mensili al personale addetto alla vigilanza del bacino idrologico del Sele a termini del regolamento approvato con regio decreto 17 giugno 1909, n. 606 (Spese fisse), per memoria.

Capitolo 179. Indennità di trasferite, sussidi e competenze diverse al personale addetto alla vigilanza del bacino idrologico del Sele a termini del regolamento approvato con regio decreto 17 giugno 1909, n. 606, per memoria.

Opere nella provincia di Basilicata. — Dipendenti dalle leggi 22 marzo 1900, n. 195; 3 luglio 1902, n. 297; 7 luglio 1902, n. 333; 31 marzo 1904, n. 140; 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238 e 9 luglio 1908, n. 445.

— Capitolo 180. Sistemazione idraulica montana e di pianura dei corsi d'acqua (Spesa ripartita), lire 200,000.

Capitolo 181. Lavori di costruzione, sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali (*Spesa ripartita*), lire 885,000.

Capitolo 182. Strade provinciali sovvenzionate (*Spesa ripartita*), lire 509,500.

Capitolo 183. Strade comunali obbligatorie da ultimare e sistemare (*Spesa ripartita*), lire 240,000.

Capitolo 184. Strade da costruire e sistemare per allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 185. Lavori di consolidamento delle frane, risanamento degli abitati e fornitura di acqua potabile (*Spesa ripartita*), lire 950,000.

Capitolo 186. Costruzione di un fabbricato in Potenza a sede degli uffici pubblici governativi (*Spesa ripartita*), lire 250,000.

Capitolo 187. Bonifiche (*Spesa ripartita*), lire 800,000.

Capitolo 188. Spese pel Commissariato civile (*Spesa ripartita*), lire 40,000.

Capitolo 189. Imprevisti (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 190. Concorso dello Stato nelle annualità dei mutui contratti dai comuni di Basilicata, per forniture di acqua potabile, non compresi nella tabella E della legge 31 marzo 1904, n. 140, per memoria.

Spese generali. — Per le opere nella Basilicata. — Capitolo 191. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche e al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle opere di Basilicata, per memoria.

Capitolo 192. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile addetto al servizio delle opere di Basilicata (*Spese fisse*), per memoria.

Capitolo 193. Indennità fisse mensili, trasferte, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile addetto al servizio delle opere di Basilicata, per memoria.

Capitolo 194. Spese casuali inerenti ai lavori di Basilicata, per memoria.

Opere nelle provincie Calabresi. — Capitolo 195. Lavori di sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali dipendenti dalla legge 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1, lettera f) (*Spesa ripartita*), lire 50,000.

Capitolo 196. Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, 30 giugno 1904, n. 293, 25 giugno 1906, n. 255; 19 lu-

glio 1907, n. 549 e 30 giugno 1909 n. 407, (articolo 1, lettera h e articolo 11) (*Spesa ripartita*), lire 960,000.

Capitolo 197. Manutenzione delle opere stradali provinciali nelle provincie calabresi ai sensi dell'articolo 34 della legge 25 giugno 1906, n. 255 (articolo 32 della legge), lire 30,000.

Capitolo 198. Strade comunali obbligatorie già iniziate da ultimare e sistemare nelle provincie calabresi (*Spesa ripartita*), lire 870,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Novellis.

DE NOVELLIS. Debbo fare una breve raccomandazione all'onorevole ministro, e, poichè trattasi di cosa giustissima, spero che egli, nella sua equità, vorrà accoglierla e provvedere senza indugio.

A prima vista, potrà sembrare che mi occupi di una piccola cosa, e d'interesse locale; ma così non è.

Vi potrà essere l'interesse locale; ma la questione, su cui richiamo l'attenzione del ministro, assurge a questione di somma importanza, e si riferisce ad un sistema che il ministro condanna certamente.

Fin dal 1876, fu studiata ed appaltata una strada comunale che dal comune di Majerà, in provincia di Cosenza, va alla stazione.

I lavori furono iniziati e proseguiti; erano già a buon punto, poi furono sospesi; e dal 1876 fino ad oggi, i lavori non sono stati più ripresi, nonostante le premure, le insistenze e le proteste dei deputati, dei sindaci, e della cittadinanza; e malgrado tutte le deliberazioni consigliari.

Come l'onorevole ministro comprende, i lavori fatti sono andati perduti, le finanze dello Stato non ci hanno migliorato perchè bisognerà rifare i lavori già fatti, e la cittadinanza, che da trent'anni e più aspetta la ripresa di questi lavori, ha tutto il diritto di protestare fortemente.

E quello che è più grave ancora è il fatto che quel comune, ricco di capitali, di derrate e di giovani energie, non ha strade di nessun genere è completamente separato da tutto il consorzio umano.

I cittadini per andare alla stazione, al capoluogo del mandamento, o ai comuni vicini, devono impiegare ore ed ore, e attraversare piccoli sentieri sulle creste di burroni e di precipizii, che minacciano la vita del viandante.

A quanto pare, la sospensione dei lavori fu causata da una lite surta fra l'Ammini-

strazione dei lavori pubblici e l'appaltatore. Io non so in che consista la controversia; nè sono avvocato per potermi spiegare il fenomeno di una lite che si trascina per trentenni.

Dico solo che non mi pare sistema giusto e lodevole permettere che una lite duri tanto tempo, senza trovare una soluzione; che non mi pare giusto e lodevole mettersi in condizione di dovere rifare i lavori già fatti, e non mi pare giusto e lodevole lasciare in abbandono e segregato dal consorzio umano, un comune che pure ha il diritto di vedere applicate le leggi, che provvedono agli interessi ed alle esigenze dei comuni.

So che l'onorevole Sacchi è persona equa e giusta; spero che troverà fondate le mie osservazioni, e vorrà provvedere. Non aggiungo altro. (*Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Trovo giuste le osservazioni del collega onorevole De Novellis.

Mi riservo di esaminare la questione cui egli ha accennato, perchè mi riesce nuova, tanto più che mi fa meraviglia questa sospensione dei lavori che dura da vari decenni.

Veramente non è da meravigliare che qualche lite duri parecchi anni, ma ad ogni modo, ripeto, mi riservo di esaminare questa speciale questione e terrò conto delle raccomandazioni dell'onorevole De Novellis.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 198 nella somma di lire 870,000.

Capitolo 199. Strade comunali occorrenti ad allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati nelle provincie calabresi (*Spesa ripartita*), lire 130,000.

Capitolo 200. Strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie agli approdi dei piroscafi postali ed ai porti nelle provincie calabresi (*Spesa ripartita*), lire 230,000.

Capitolo 201. Manutenzione delle opere stradali comunali nelle provincie calabresi costruite ai sensi dell'articolo 35 della legge 25 giugno 1906, n. 255 (articolo 32 della legge), lire 30,000.

Capitolo 202. Sistemazione idraulica montana e di pianura dei corsi d'acqua nelle provincie calabresi (*Spesa ripartita*), lire 575,000.

Capitolo 203. Opere di bonificazione dipendenti dal testo unico di legge sulle bo-

nificazioni 22 marzo 1900, n. 195, e dalle leggi 7 luglio 1902, n. 333, 25 giugno 1906, n. 255 e 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lettera *g*) (*Spesa ripartita*), lire 680,000.

Capitolo 204. Opere marittime dipendenti dalle leggi 14 luglio 1889, n. 6280, 13 marzo 1904, n. 102, 25 giugno 1906, n. 255 e 13 luglio 1910, n. 466 (art. 49, lettera *b* e articolo 51 e tabella *A*, lettera *a*, nn. 6 e 8) (*Spesa ripartita*), lire 685,000.

Capitolo 205. Consolidamento di frane minaccianti abitati nelle provincie calabresi (*Spesa ripartita*), lire 720,000.

Spese generali per le opere nelle provincie calabresi in dipendenza delle varie leggi emanate a tutto il 1906. — **Capitolo 206.** Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile ed a quello di custodia delle bonifiche in servizio nelle provincie calabresi, *per memoria*.

Capitolo 207. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio nelle provincie calabresi (*Spese fisse*), *per memoria*.

Capitolo 208. Indennità fisse, mensile, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio nelle provincie calabresi, *per memoria*.

Sussidi per acqua potabile. — **Capitolo 209.** Sussidi per condutture di acque potabili già eseguite e concorso dello Stato nelle annualità di mutui contratti o da contrarre dai comuni delle provincie calabresi per fornitura d'acqua potabile (articoli 41 a 44 della legge 9 luglio 1908, n. 445) (*Spesa ripartita*), lire 321,600.

Capitolo 210. Sussidi per la ricostruzione o riparazione degli edifici di uso pubblico non appartenenti allo Stato nei comuni danneggiati dal terremoto del 1905 e del 1907 ed in quelli di cui all'articolo 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 — Lavori di costruzione del palazzo di giustizia di Catanzaro e di una caserma a Monteleone Calabro e lavori di riparazione degli edifici carcerari e delle scuole di proprietà comunale gravemente danneggiate per effetto del terremoto del 1905 nelle provincie calabresi, ai sensi dell'articolo 52 della legge 13 luglio 1910, n. 466 (*Spesa ripartita*), lire 600,000.

Opere nelle provincie Venete e Mantova. — **Capitolo 211.** Opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili delle provincie venete e di Mantova compresi negli elenchi delle opere idrau-

liche di 1^a e 2^a categoria (legge 2 gennaio 1910, n. 9, articolo 35), lire 1,150,000.

Capitolo 212. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale addetto alle opere di ristabilimento nei fiumi, laghi, canali navigabili delle provincie Venete e di Mantova compresi negli elenchi delle opere idrauliche di 1^a e 2^a categoria, lire 100,000.

Capitolo 212 *bis*. Sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua delle provincie Venete e di Mantova (articolo 6, comma *a*, della legge 22 dicembre 1910, n. 919 e lettera *a*, numero 1, della tabella *C* annessa alla legge medesima) (*Spesa ripartita*), lire 180,000.

Capitolo 212-*ter*. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale addetto alle opere di sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua nelle provincie Venete e di Mantova, lire 20,000.

Capitolo 213. Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1^a e 2^a categoria nelle provincie Venete e di Mantova, in dipendenza delle leggi 30 giugno 1904, numero 293 (articolo 1, lettera *k*), 21 giugno 1906, numero 238 (articolo 2, lettera *a*), 5 maggio 1908, numero 257 (articolo 15), 29 dicembre 1907, numero 810 (articolo 1, lettera *a*) e 22 dicembre 1910, numero 919 (articolo 6, comma *b* e *d* e tabella *C*, lettera *b*, numeri 3 e 4, in parte e lettera *d*, numero 8) (*Spesa ripartita*), lire 3,473,500.

Capitolo 214. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto ai lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1^a e 2^a categoria nelle provincie Venete e di Mantova, in dipendenza delle leggi 30 giugno 1904, numero 293; 21 giugno 1906, numero 238; 5 maggio 1907, numero 257; articolo 1, lettera *a* della legge 29 dicembre 1907, numero 810 e 22 dicembre 1910, numero 919, lire 75,000.

Capitolo 214-*bis*. Opere idrauliche di 3^a, 4^a e 5^a categoria nelle provincie Venete e di Mantova. — Concorsi e sussidi a termini degli articoli 98 e 99 della legge 30 marzo 1893 numero 174, numeri 2, 15 e 19 della legge 7 luglio 1902, numero 304, provvedimenti relativi al buon regime dei fiumi e torrenti e sussidi ad opere idrauliche in virtù dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, numero 2248, allegato *F* (articolo 6, comma *c* e tabella *C*, lettera *c*, numero 6 della legge 22 dicembre 1910, numero 919) (*Spesa ripartita*), lire 394,000.

Capitolo 214-*ter*. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto alle opere idrauliche di 3^a, 4^a e 5^a categoria nelle provincie Venete e di Mantova, lire 6,000.

Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge sulla contabilità generale. — Capitolo 215. Spese d'impianto per servizio idrografico e mareografico nelle provincie Venete e di Mantova, lire 15,000.

Bonifiche. — Capitolo 216. Opere di bonificazione nelle provincie Venete e di Mantova in dipendenza del testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195 e delle leggi 7 luglio 1902, n. 333, e 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lettera *g*) e 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 1, lettera *f*) (*Spesa ripartita*), per memoria.

Spese generali per le bonifiche. — Capitolo 217. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie Venete e di Mantova, per memoria.

Capitolo 218. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie Venete e di Mantova (*Spese fisse*), lire 10,000.

Capitolo 219. Indennità fisse mensili, trasferite, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie Venete e di Mantova, per memoria.

Opere marittime. — Capitolo 220. Opere marittime nelle provincie Venete in dipendenza delle leggi 14 luglio 1889, n. 6280; 13 marzo 1904, n. 102 e 14 luglio 1907, n. 542 (*Spesa ripartita*), lire 1,500,000.

Spese generali per i porti e per i fari. — Capitolo 221. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle opere marittime nelle provincie Venete, per memoria.

Capitolo 222. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime nelle provincie Venete (*Spese fisse*), lire 20,000.

Capitolo 223. Indennità fisse mensili, trasferite, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime nelle provincie Venete, lire 5,000.

Edifici universitari. — Capitolo 223-*bis*. Costruzione ed arredamento degli edifici per

gli insegnamenti delle discipline idrauliche e loro applicazione presso la regia scuola di applicazione per gli ingegneri di Padova (articolo 6, comma *e*, in parte, e tabella *C*, lettera *e*, n. 11 della legge 22 dicembre 1910, n. 919) (*Spesa ripartita*), lire 100,000.

Spese in dipendenza di alluvioni, piene e frane. — Capitolo 224. Consolidamento di frane minaccianti gli abitati, cui provvede direttamente lo Stato, escluse le provincie di Basilicata e Calabria (tabella *D*), ed articolo 62, lettera *a*, della legge 9 luglio 1908, n. 445 (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 225. Spostamento degli abitati, comprese le provincie di Basilicata e di Calabria, di cui alla tabella *E* e articolo 62, lettere *b* e *c* della legge 9 luglio 1908, numero 445 (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 226. Spese di personale e imprevidenti per i lavori di consolidamento e trasferimento di abitati compresi nelle tabelle *D* ed *E* della legge 9 luglio 1908, n. 445, (articolo 62, lettera *d* della medesima) (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 227. Contributo dello Stato nel pagamento delle annualità dei mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti a comuni e privati danneggiati da alluvioni e frane (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 228. Contributo dello Stato nel pagamento delle annualità dei mutui concessi ai privati per la costruzione di case nei nuovi centri abitati (articolo 75 della legge 9 luglio 1908, n. 445) (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 229. Riparazione di danni cagionati alle opere dello Stato dalle alluvioni e dalle frane (leggi 7 luglio 1901, n. 341; 3 luglio 1902, n. 298; 8 luglio 1903, n. 331; 7 luglio 1904, n. 313; 29 dicembre 1904, n. 674; 29 dicembre 1907, n. 810 (articolo 1, lettera *d*) e 24 dicembre 1908, n. 747 (articolo 1) (*Spesa ripartita*), lire 710,000.

Capitolo 230. Sussidi per opere di difesa degli abitati e delle opere stradali provinciali e comunali contro le frane e la corrosione dei fiumi e torrenti e per il ripristino delle opere stesse e di quelle idrauliche distrutte o danneggiate dalle alluvioni, piene e frane. (Fondo riunito in dipendenza dell'articolo 7 della legge 19 luglio 1909, n. 507. — Legge 22 dicembre 1910, n. 119, articolo 6, comma *e*, in parte, e tabella *C*, lettera *e*, n. 12 (*Spesa ripartita*), lire 800,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Quaglino.

QUAGLINO. Ancora una raccomandazione all'onorevole ministro. Si tratta di

una pratica avanzata al Ministero dei lavori pubblici riguardo al comune di Piedicavallo. È un comunello sulle prealpi del Biellese. L'anno scorso esso è stato danneggiato da una gravissima alluvione, tanto che il torrente che attraversa metà del paese stesso ha rovinato il ponte di congiungimento della strada vicinale colla strada militare, portando danni gravissimi alle proprietà private e, soprattutto, a quella poca proprietà che aveva il comune. Io raccomando che alla pratica si dia corso sollecitamente perchè è stata già presentata al Ministero dei lavori pubblici da parecchi mesi, anzi fu licenziata anche dalla provincia di Novara, e il comune attende, per determinare la spesa necessaria, il concorso dello Stato; concorso che è determinato anche dalla legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Colonna di Cesarò.

COLONNA DI CESARÒ. Prego l'onorevole ministro di esumare una pratica che dorme da tre anni al Ministero. Tre anni addietro il comune di Giardini fu devastato da un'alluvione. Il Ministero cominciò appunto le pratiche necessarie per le opere opportune, se non che il terremoto di Messina, che sopravvenne, fece dimenticare il disastro minore. Oggi il comune, colpito dal terremoto, non è in istato di provvedere ai lavori necessari. Il Ministero si è dimenticato di questo piccolo disastro che aveva colpito il comune di Giardini, dove l'abitato è continuamente soggetto al pericolo di nuove alluvioni.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Solleciterò la pratica raccomandata dall'onorevole Quaglino e farò esumare quella di cui ha parlato l'onorevole Colonna di Cesarò.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 230 in lire 800,000.

Capitolo 230-bis. Sistemazione dei torrenti che attraversano l'abitato di Modica in provincia di Siracusa (articolo 3 della legge 8 luglio 1903, n. 311, articolo 4 della legge 3 luglio 1904, n. 313, e articolo 6, comma *e*, in parte, e tabella *C*, lettera *e*, n. 10, della legge 22 dicembre 1910, n. 919 (*Spesa ripartita*), lire 90,000.

Capitolo 230-ter. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale, addetto ai lavori di sistemazione dei torrenti che attraversano l'abitato di Modica in provincia di Siracusa, lire 10,000.

Spese per riparazione dei danni dell'eruzione del Vesuvio dell'aprile 1906. (Leggi 19 luglio 1906, n. 390, 29 dicembre 1907, n. 810 e 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 1, lett. k). — Capitolo 231. Riparazione di danni, sistemazione idraulica e forestale dei torrenti situati nella plaga vesuviana, compimento e manutenzione provvisoria della bonifica dei torrenti di Somma e Vesuvio (Tabelle E ed F annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390, e tabella C annessa alla legge 30 giugno 1909, n. 407) (*Spesa ripartita*), lire 1,100,000.

Capitolo 232. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle opere di cui alle tabelle E ed F annesse alla legge 11 luglio 1906, n. 390, lire 60,000.

Capitolo 233. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere di cui alle tabelle E ed F annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390 (*Spese fisse*), lire 6,000.

Capitolo 234. Indennità fisse mensili, trasferite, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del genio civile in servizio delle opere di cui alle tabelle E ed F annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390, lire 10,000.

Spese di riparazione dei danni di terremoti. — Capitolo 235. Assegnazioni corrispondenti alle somme prelevate dal conto corrente col tesoro dello Stato, destinate a provvedere ad espropriazioni ed occupazioni di terreni, acquisti di legnami ed altri materiali, a costruzione di baracche e ad opere e bisogni urgenti nei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (Legge 15 aprile 1909, n. 188, articolo 16 della legge 4 luglio 1909, n. 421, e legge 30 giugno 1910, n. 391), per memoria.

Capitolo 236. Riparazione, ricostruzione o nuova costruzione degli edifici pubblici dello Stato in Messina, Reggio Calabria e negli altri luoghi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (articolo 51 della legge 13 luglio 1910, n. 466, 3^o comma) (*Spesa ripartita*), lire 300,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Casolini.

(Non è presente).

Capitolo 237. Opere contemplate dalla lettera a, nn. 1, 2, 3 e 5 della tabella A annessa alla legge 13 luglio 1910, n. 466 (*Spesa ripartita*), lire 380,000.

Imprevisti e assegnazione per un fondo di riserva. — Capitolo 237-bis. Imprevisti per le opere contemplate ai numeri 1 a 12 della tabella C annessa alla legge 22 dicem-

bre 1910, n. 919 (articolo 6, comma f e tabella C, lettera f della legge medesima) (*Spesa ripartita*), lire 200,000.

Capitolo 238. Assegnazione per un fondo di riserva per maggiori stanziamenti relativi a spese autorizzate da leggi precedenti o dalla legge 30 giugno 1904, n. 293 e per eventuali nuove opere da autorizzarsi con la legge di bilancio per somme non eccedenti lire 30,000 e con leggi speciali per somme superiori, lire 476,250.

Categoria II. *Spese di costruzione di strade ferrate.* — Capitolo 239. Spese per la costruzione di strade ferrate in dipendenza dalle leggi 24 dicembre 1903, n. 501; 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1, lettere l e m); 9 luglio 1905, n. 413, articolo 6. 12 luglio 1908, n. 444 e 19 luglio 1909, n. 518 (*Spesa ripartita*), lire 40,400,000.

Capitolo 240. Spese per studi, progetti, direzione e sorveglianza delle nuove costruzioni ferroviarie, lire 3,500,000.

Categoria III. *Movimento di capitali.* — *Partite che si compensano nell'entrata.* — Capitolo 241. Anticipazione di spese contrattuali a carico degli appaltatori, lire 10,000.

Categoria IV. *Partite di giro.* — Capitolo 242. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 395,393,88.

Capitolo 243. Somme corrispondenti ai pagamenti da disporre per le opere straordinarie di bonificazione da rimborsarsi al Tesoro mediante prelevamento dal conto corrente con la Cassa dei depositi e prestiti (articoli 67 e 68 del testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, numero 195), lire 9,318,000.

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 9,555,700.

Debito vitalizio, lire 1,943,000.

Ponti e strade, lire 9,919,000.

Opere idrauliche, lire 6,116,900.

Bonifiche, lire 313,600.

Opere marittime, lire 7,172,600.

Automobili e strade ferrate, lire 3,938,500.

Spese per le opere idrauliche nelle provincie Venete e di Mantova:

Spese generali, lire 65,300.

Opere idrauliche, lire 2,742,000.

Opere marittime, lire 1,465,000.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 42,331,600.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 751,500.

Strade e ponti. — Lavori di sistemazione non superiori a lire 30,000, lire 178,050.

Lavori per sistemazione e miglioramento dipendenti da leggi speciali, lire 668,000

Costruzioni, lire 4,360,000.

Strade comunali e vicinali, lire 3,300,000.

Opere idrauliche, lire 8,975,000.

Bonifiche, lire 8,613,000.

Opere marittime, lire 13,058,000.

Strade ferrate, tramvie e automobili, lire 1,560,000.

Opere in Roma, lire 10,785,000.

Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna, lire 1,350,000.

Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele, lire 7,100,000.

Opere nella Basilicata, lire 3,874,500.

Opere nelle provincie Calabresi, lire 5,881,600.

Opere idrauliche nelle provincie Venete e di Mantova. — Opere idrauliche, lire 5,413,500.

Bonifiche, lire 10,000.

Opere marittime, lire 1,525,000.

Edifici universitari, lire 100,000.

Spese in dipendenza di alluvioni, piene e frane, lire 1,610,000.

Spese per riparazione dei danni del Vesuvio, lire 1,176,000.

Spese per riparazione dei danni del terremoto, lire 680,000.

Impreviste e assegnazione per un fondo di riserva, lire 676,250.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 81,645,400.

Categoria II. — *Spese di costruzione di strade ferrate*, lire 43,900,000.

Categoria III. — *Movimento di capitali*, lire 10,000.

Totale del titolo II. — *Spesa straordinaria*, lire 125,555,400.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 167,887,000.

Categoria IV. — *Partite di giro*, lire 9,713,393. 88.

Riassunto per categorie. — Categoria I. — Spese effettive (*Parte ordinaria e straordinaria*), lire 123,977,000.

Categoria II. — Costruzione di strade ferrate (*Parte straordinaria*), lire 43,900,000.

Categoria III. — Movimento di capitali, lire 10,000.

Totale spese reali, lire 167,887,700.

Categoria IV. — Partite di giro, lire 9,713,393. 88.

Totale generale a cui ascende il bilancio dei lavori pubblici, lire 177,600,393. 88.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

Passiamo ora all'esame dello stato di previsione delle ferrovie dello Stato per l'esercizio finanziario 1911-12. Esso costituisce un'appendice allo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici ed è diviso in due parti: l'entrata e la spesa.

Si darà lettura dei titoli, dei capitoli, dei reparti, con la solita avvertenza che se nessuno chiede di parlare s'intenderanno approvati con la semplice lettura.

(Così è stabilito).

Entrata. — Titolo I. *Parte ordinaria.* — § 1. *Prodotti del traffico.* — Capitolo 1. Viaggiatori, lire 197,258,418.23.

Capitolo 2. Viaggi dei Membri del Parlamento, lire 741,581.77.

Capitolo 3. Bagagli e cani, lire 9,300,000.

Capitolo 4. Merci a grande velocità, lire 26,500,000.

Capitolo 5. Merci a piccola velocità accelerata, lire 26,000,000.

Capitolo 6. Merci a piccola velocità ordinaria, lire 257,580,000.

Capitolo 7. Prodotti secondari, lire 7 milioni 300,000:

A) Viaggiatori, lire 260,000;

B) Bagagli e cani, lire 80,000;

C) Merci a grande velocità, lire 1,250,000;

D) Merci a piccola velocità accelerata, lire 350,000;

E) Merci a piccola velocità ordinaria, lire 5,360,000.

Capitolo 8. Prodotti della navigazione dello stretto di Messina, lire 565,000:

A) Viaggiatori, lire 267,000;

B) Bagagli e cani, lire 10,000;

C) Merci a grande velocità, lire 28,000;

D) Merci a piccola velocità accelerata, lire 45,000;

E) Merci a piccola velocità ordinaria, lire 180,000;

F) Introiti diversi, lire 35,000.

Capitolo 9. Prodotti del servizio di navigazione (Articoli 2 e 16 della legge 5 aprile 1908, n. 111), lire 2,250,000:

A) Passeggeri, lire 1,350,000;

B) Viaggi di membri del Parlamento, per memoria;

C) Merci, lire 850,000;

D) Bestiame, lire 40,000;

E) Introiti diversi, lire 10,000.

§ 2. — *Introiti indiretti dell'esercizio.* — Capitolo 10. Redditi patrimoniali, lire 1,455,000:

A) Pigioncini di locali, lire 250,000;

B) Affitto di terreni ed aree di deposito, lire 180,000;

C) Vendita di prodotti del suolo, lire 150,000;

D) Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi, lire 500,000;

E) Canoni per concessioni di binari di raccordo, lire 155,000;

F) Canoni per pedaggi e attraversamenti, lire 120,000;

G) Diversi, lire 100,000.

Capitolo 11. Telegrammi privati, lire 230,000.

Capitolo 12. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 1,090,000.

Capitolo 13. Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria, lire 580,000.

Capitolo 14. Proventi per servizi accessori, lire 1,345,000:

A) Tasse per deposito bagagli, lire 180,000;

B) Tasse per gabinetti di toilette, lire 10,000;

C) Introiti per il servizio di pubblicità nelle stazioni e nei treni, lire 230,000;

D) Introiti delle rivendite di libri e giornali, lire 370,000;

E) Introiti lordi per noleggio di cuscini, lire 275,000;

F) Introiti per il servizio dei *camions* automobili, *per memoria*;

G) Servizio di presa e consegna a domicilio, lire 50,000;

H) Tassa differenziale di trasporto del combustibile venduto a terzi, lire 80,000;

I) Diversi, lire 150,000.

Capitolo 15. Introiti indiretti del servizio di navigazione (articolo 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111), *per memoria*.

Capitolo 16. Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensione e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418, articolo 3, lettera d, ed articolo 8, prima parte), lire 10,970,000:

A) Sovratasse sui trasporti a termini dell'articolo 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101, lire 9,500,000;

B) Concorso della gestione pensioni e sussidi nelle spese del servizio sanitario (capitolo 79 della spesa), lire 160,000;

C) Ricavo della vendita degli oggetti abbandonati e non reclamati, lire 30,000;

D) Eccedenze di cassa ed eccedenze di tassazione e assegni non rimborsati, lire 700,000;

E) Biglietti d'ingresso nelle stazioni, lire 560,000;

F) Utili sulla vendita di prontuari, tariffe e documenti di trasporto, lire 10,000;

G) Diversi, lire 10,000.

Capitolo 17. Introiti per i servizi marittimi di Venezia (Traghetto - Magazzini generali - Tiraggio - Punto franco - Manipolazione merci - Officina elettrica) e della gestione marittima di Genova molo vecchie (Manipolazioni e servizi diversi per conto terzi), lire 4,820,000.

Capitolo 18. Utili di magazzino, lire 2,000,000:

A) Eccedenze riscontrate nelle scorte, lire 1,200,000;

B) Maggiore ricavo nella vendita dei materiali in rapporto al prezzo di carico e utili diversi, lire 800,000.

§ 3. — *Entrate eventuali*. — Capitolo 19. Proventi eventuali, lire 4,470,000:

A) Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate nelle sezioni di Tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia, lire 30,000;

B) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con Ditte, Imprese, Agenzie, ecc., lire 40,000;

C) Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 55 della spesa), lire 3,500,000;

D) Differenze di cambio, lire 500,000;

E) Diversi, lire 400,000.

Capitolo 20. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria (articolo 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n. 429 e articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372), *per memoria*.

Capitolo 21. Economie verificate nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria ad integrazione del prodotto netto, *per memoria*.

§ 4. — *Introiti per rimborsi di spesa*. —

Capitolo 22. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa, lire 12,100,000:

A) Trasporti per conto dello Stato, lire 2,500,000;

B) Trasporti per lavori in conto spese ordinarie di esercizio e complementari, lire 1,950,000;

C) Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi, lire 1,820,000;

D) Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori, lire 1,350,000;

E) Trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini, lire 4,200,000;

F) Spinte e contospinte di carrii dogana, lire 40,000;

G) Concorso del Ministero della pubblica istruzione nei viaggi dei maestri elementari, lire 35,000;

H) Trasporti in borsa comune colla Società Veneta, colle Società delle ferrovie di Reggio Emilia e della ferrovia Suzzara-Ferrara, lire 10,000.

I) Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali, lire 60,000.

K) Diverse, lire 135,000.

Capitolo 23. Ricuperi dei servizi della Direzione generale ed altre di carattere generale, lire 6,375,000:

A) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale, lire 4,300,000;

B) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre amministrazioni dello Stato e di terzi, lire 150,000;

C) Prestazioni per altre ferrovie, lire 900,000;

D) Ricuperi di spese giudiziali e contenziose, lire 60,000;

E) Ricuperi di spese per il servizio sanitario, lire 45,000;

F) Ricupero di spese di stampa, pubblicazioni e ricuperi diversi, lire 920,000.

Capitolo 24. Ricuperi del Servizio del Movimento e Traffico, lire 4,050,000:

A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari, lire 100,000;

B) Per prestazioni ad altre amministrazioni dello Stato ed a terzi, lire 1,850,000;

C) In conto indennizzi, lire 1,350,000;

D) Diversi, lire 750,000;

Capitolo 25. Ricuperi del servizio della Trazione e Materiale, lire 16,000,000:

A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari, lire 35,000;

B) Per manovre con locomotive e carrelli trasbordatori e per riscaldamento treni (capitolo 6-B 4-c della spesa), lire 14,460,000;

C) Per prestazioni ad altre amministrazioni dello Stato ed a terzi, lire 650,000;

D) Diversi, lire 855,000.

Capitolo 26. Ricuperi del Servizio del mantenimento e sorveglianza, lire 820,000:

A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari, lire 600,000;

B) Per prestazioni ad altre amministrazioni dello Stato ed a terzi, lire 150,000;

C) Diversi, lire 70,000.

Capitolo 27. Ricuperi per prestazioni del Servizio di Navigazione, *per memoria*.

Capitolo 28. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei Servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti, lire 2,600,000:

A) Servizi centrali, lire 50,000;

B) Movimento e traffico, lire 325,000;

C) Trazione e materiale rotabile, lire 290,000;

D) Mantenimento e sorveglianza, lire 1,935,000:

1. Traverse, lire 1,650,000;

2. Altri materiali, lire 285,000;

E) Navigazione, *per memoria*.

Capitolo 29. Sovvenzione annua del Tesoro per il Servizio di Navigazione (art. 2 della legge 9 aprile 1908, numero 111), lire 2,700,000.

Capitolo 30. Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (art. 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212, serie 2ª), lire 35,000.

Capitolo 31. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune, lire 1,700,000.

Capitolo 32. Somma prelevata sugli affitti delle case economiche per interessi dei capitali investiti nella costruzione delle case stesse (art. 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (Capitolo 83 della spesa), *per memoria*.

§ 5. — *Introiti con speciale destinazione, a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.* — Capitolo 33. Concorso di enti pubblici o privati nelle spese di straordinaria manutenzione (Capitolo 45 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 34. Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (Capitolo 45 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 35. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (Capitolo 46 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 36. Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori d'uso (capitolo 47 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 37. Ricavo dalla demolizione od alienazione di galleggianti fuori servizio (articolo 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (capitolo 48 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 38. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto migliorie, *per memoria*.

Capitolo 39. Avanzi di mandati d'anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte ordinaria (articolo 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429), *per memoria*.

TITOLO II. — *Parte straordinaria.* (Articolo 18, secondo capoverso della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 40. Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste di carat-

tere patrimoniale (capitoli dal 60 al 69 della spesa):

A) Per la rete ferroviaria, lire 150,000,000;

B) Per la navigazione, *per memoria*.

Capitolo 41. — Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del Tesoro, lire 13,117,000:

A) Rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi, nella spesa di lavori e provviste in aumento patrimoniale (capitolo 66 della spesa), *per memoria*;

B) Ricavo dalla vendita di beni immobili (capitolo 66 della spesa), *per memoria*;

C) Materiali di disfaccimento pertinenti al patrimonio ferroviario (capitoli 65 e 66 della spesa), *per memoria*;

D) Materiali di disfaccimento di galleggianti dello Stretto di Messina (capitolo 63 della spesa), *per memoria*;

E) Versamento a magazzino di materiali d'esercizio esuberanti, *per memoria*;

F) Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile, lire 13,117,000;

G) Contributo della parte ordinaria per spese di migliorie, *per memoria*;

H) Diversi, *per memoria*.

Capitolo 42. Avanzi di mandati d'anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte straordinaria (articolo 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429), *per memoria*.

Titolo III. *Magazzini ed Officine*. — § 1. *Gestione autonoma dei Magazzini* — (Articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429). — Capitolo 43. Fondi forniti dal Tesoro per aumento della dotazione di magazzino, *per memoria*.

Capitolo 44. Prelevamenti dal Fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (articolo 24, comma 1° e 5°, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372), *per memoria*.

Capitolo 45. Forniture ai servizi (capitolo 69 della spesa), lire 205,306,000:

A) per conto spese ordinarie di esercizio, lire 92,446,000;

B) per conto spese complementari, lire 7,259,000;

C) per conto spese straordinarie, lire 19,010,000;

D) per conto officine, lire 66,600,000;

E) per costituzione scorte, lire 20,000,000.

Capitolo 46. Ricavi per vendite e accre-

diti diversi (somma da reintegrare al capitolo 69 della spesa), *per memoria*:

A) Vendite al personale, ad Amministrazioni pubbliche ed a terzi, *per memoria*;

B) Forniture in conto massa vestiario, *per memoria*;

C) Accredito di deficienze giustificate riscontrate nelle scorte e deprezzamenti addebitati all'esercizio (capitolo 41-D della spesa), *per memoria*.

Capitolo 47. Ricuperi e ritenute in acconto scorte (capitolo 70 della spesa), *per memoria*:

A) Ricupero di somme pagate in conto di forniture in corso, *per memoria*;

B) Ricupero di somme pagate in conto acquisti da regolare, *per memoria*;

C) Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori, *per memoria*.

Capitolo 48. Avanzi di mandati di anticipazione da reintegrare al capitolo 69 della spesa (articolo 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429), *per memoria*.

§ 2. — *Officine*. — Capitolo 49. Corrispettivo dei lavori fatti delle officine del materiale rotabile staccate dai depositi (capitolo 72 della spesa, lire 86,250,000:

A) per manutenzione e riparazione materiale rotabile (cap. 18-A della spesa), lire 25,150,000;

B) per lavori di manutenzione affidati all'industria privata, lire 19,000,000;

C) per altri lavori in conto esercizio, lire 6,000,000;

D) in conto scorte di magazzino, lire 30,000,000;

E) in conto migliorie, in conto patrimoniale o per altre amministrazioni governative e terzi in genere, lire 6,100,000.

Capitolo 50. Materiali di scorta; materie impiegate o scaricate (capitolo 73 della spesa), lire 20,000,000:

A) scorte fisse per le officine annesse ai depositi e per le squadre di rialzo, lire 7,000,000;

B) parco, sale montate e carrelli per veicoli, lire 12,500,000;

C) navigazione, lire 500,000.

Capitolo 51. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine annesse ai depositi e dalle squadre di rialzo (capitolo 74 della spesa), lire 30,200,000:

A) per manutenzione e riparazione materiale rotabile (cap. 18-A della spesa), lire 18,200,000;

B) per altri lavori in conto esercizio, lire 200,000;

C) in conto scorte di magazzino, lire 11,000,000;

D) in conto miglorie, in conto patrimoniale o per altre amministrazioni governative e terzi in genere, lire 800,000.

Capitolo 52. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del mantenimento (capitolo 75 della spesa), lire 2,410,000:

A) per conto dell'esercizio, lire 60,000;

B) in conto scorte di magazzino, lire 1,750,000;

C) in conto spese complementari, in conto patrimoniale o per altre amministrazioni governative e terzi in genere, lire 600,000.

Titolo IV. *Gestione del fondo pensioni e sussidi.* — Legge 9 luglio 1908, n. 418. — Capitolo 53. Ritenute al personale, lire 9 milioni 945,000:

A) ordinarie (lett. a dell'art. 3 e parte prima dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) 5.50 %, lire 8,450,000;

Id., 3.50 %, lire 15,000;

B) straordinarie (lett. b dell'art. 3 e capoversi primo e secondo dell'art. 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 1,100,000;

C) riscatti (art. 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 80,000;

D) multe (lett. f dell'art. 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 300,000.

Capitolo 54. Contributo dell'Amministrazione in rapporto agli assegni del personale (lettera c dell'articolo 3 e articolo 4 ultimo capoverso della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 27 A e B della spesa), lire 15,102,000.

Capitolo 55. Quota del 2 % sul prodotto lordo del traffico (lettera d dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (cap. 27-C e D della spesa), lire 10,550,000.

Capitolo 56. Sovratasse sui trasporti della ferrovia Brescia-Iseo (lettera e dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 3,600.

Capitolo 57. Interessi, lire 11,500,000:

A) sulle somme costituenti i patrimoni dei cessati Istituti di previdenza ferroviari (lettera g dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 6,420,000;

B) sulle somme accumulate presso la Cassa depositi e prestiti a termini degli articoli 21 e 23 della legge 29 marzo 1900, n. 101 (lettera h dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 3,430,000;

C) sulle somme dovute dalla Società delle ferrovie Meridionali per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso per il periodo anteriore al 1° luglio 1885 (lettera i dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418), *per memoria*;

D) sulle somme eventualmente dovute dalle cessate Società ferroviarie esercenti le

Reti Adriatica, Mediterranea e Sicula per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso durante il periodo dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905 (lettera l dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418), *per memoria*;

E) sulle somme versate alla Cassa depositi e prestiti per i residui annuali della gestione del fondo pensioni e sussidi (lettera m dell'articolo 3 ed articolo 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 1,650,000.

Capitolo 58. Interessi di lasciti, donazioni ed obbligazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (cap. 81 della spesa), lire 11,000.

Titolo V. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri.* — (Legge 14 luglio 1907, n. 553). — *Patrimonio.* — Capitolo 59. Somme mutuate alle ferrovie dello Stato dal patrimonio del fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (articolo 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (cap. 81 della spesa), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 60. Affitto delle case. *per memoria*.

Capitolo 61. Proventi eventuali, *per memoria*.

Capitolo 62. Prelevamenti dal fondo di riserva (terzo capoverso dell'articolo 10 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, approvato col regio decreto 10 maggio 1908, n. 233), *per memoria*.

Titolo VI. *Operazioni per conto di terzi.* — § 1. *Operazioni attinenti ai trasporti.* — Capitolo 63. Depositi a garanzia (capitolo 90 della spesa) lire 5,700,000:

A) per richiesta di vagoni, lire 1,100,000;

B) per biglietti d'abbonamento, lire 1,100,000;

C) per affrancazione di tasse di porto e di dogana, lire 3,500,000.

Capitolo 64. Ricuperi di tasse doganali e di somme anticipate ai mittenti (capitolo 91 della spesa), lire 80,000,000.

Capitolo 65. Incasso di assegni sulle merci (capitolo 92 della spesa), lire 180,000,000.

Capitolo 66. Eccedenze di tassazione sui trasporti, lire 8,000,000.

A) per errori rilevati all'atto della revisione (cap. 93-A della spesa), lire 3,300,000;

B) da rimborsare in seguito a reclamo o per convenzione (cap. 93-B della spesa), lire 4,700,000.

Capitolo 67. Ricuperi per deficienze di tassazione o per altre differenze contabili (capitolo 94 della spesa), lire 20,000,000.

Capitolo 68. Tasse di presa e consegna a domicilio (capitolo 95 della spesa), lire 1,100,000.

Capitolo 69. Prodotti dei tronchi in esercizio speciale, lire 785,000:

A) Confine francese-Modane (capitolo 96-A della spesa), lire 600,000;

B) Cerignola-Campagna - Cerignola-Città (capitolo 96-B della spesa), lire 125,000;

C) Desenzano-Lago di Garda (capitolo 96-C della spesa), lire 60,000.

Capitolo 70. Somme introitate dalle ferrovie dello Stato per conto di Amministrazioni in servizio cumulativo (capitolo 97 della spesa), lire 76,500,000:

A) Trasporti in servizio cumulativo, lire 75,000,000;

B) Tasse estere in sospeso, lire 1,500,000.

Capitolo 71. Somme introitate per conto delle ferrovie dello Stato dalle Amministrazioni in servizio cumulativo (capitolo 98 della spesa), lire 70,000,000.

Capitolo 72. Ricuperi di crediti per trasporti in conto corrente da Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse, in base a speciali convenzioni (capitolo 99 della spesa, lire 22,500,000:

A) Ministero delle finanze, lire 2,500,000;

B) Ministero della guerra, lire 2,500,000;

C) Amministrazione e Ditte diverse, lire 17,500,000.

§ 2. — *Operazioni attinenti al personale.* —

Capitolo 73. Ritenute per sequestri e cessioni delle competenze del personale (capitolo 100 della spesa), lire 8,000,000.

Capitolo 74. Ritenute per anticipazioni ed addebiti (capitolo 101 della spesa), lire 3,000,000.

Capitolo 75. Ritenute per massa vestiario (capitolo 102 della spesa), lire 2,000,000.

Capitolo 76. Contributi al fondo di garanzia per le cessioni di stipendi (articoli 9 e 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, modificata dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909 n. 372) (capitolo n. 103 della spesa), lire 300,000.

A) 2 per cento dell'importo della cessione, lire 120,000;

B) Ritenute fisse, lire 160,000;

C) Reintegri al fondo, lire 15,000;

D) Interessi, lire 5,000.

Capitolo 77. Contributi al fondo di garanzia per le cessioni di salari (articoli 6 e 7 della legge 13 luglio 1910, n. 444) (capitolo n. 104 della spesa), lire 300,000:

A) 2.50 per cento dell'importo della cessione, lire 170,000;

B) Ritenute fisse, lire 128,000;

C) Reintegri al fondo, *per memoria*;

D) Interessi, lire 2,000.

Capitolo 78. Competenze di avvocati e procuratori poste a carico della controparte ed introitate nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministrazione (articoli 42 e 45 delle norme per il riordinamento e pel funzionamento del servizio legale dell'Amministrazione, approvate con regio decreto 10 maggio 1908, n. 280) (capitolo 104 della spesa), *per memoria*.

§ 3. — *Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.* — Capitolo 79. Ministero dei lavori pubblici: costruzione di nuove linee (articolo 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificato dall'articolo 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (capitolo 106 della spesa), lire 4,000,000:

A) Anticipazioni per studi, dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni, lire 3,950,000;

B) Ricupero delle spese per studi, dirigenza e sorveglianza dei lavori, lire 50,000.

Capitolo 80. Ministero dell'interno - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione dell'interno (cap. 107 della spesa), lire 160,000:

A) Riparazione vetture cellulari, lire 20,000;

B) Impianti, prestazioni e forniture diverse, lire 140,000.

Capitolo 81. Ministero della guerra - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione militare (capitolo 108 della spesa), lire 750,000:

A) Riparazione attrezzi per trasporti di truppe, lire 15,000;

B) Impianti diversi, lire 630,000;

C) Esercizio linee, lire 105,000.

Capitolo 82. Ministero delle poste e dei telegrafi - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (capitolo 109 della spesa), lire 4,500,000:

A) Riparazione vetture postali, lire 250,000;

B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali, lire 450,000;

C) Trasporto Valigie ed effetti postali, lire 3,620,000;

D) Impianti, prestazioni e forniture diverse, lire 180,000.

Capitolo 83. Rimborsi dal Consorzio del porto di Genova per lavori eseguiti per suo conto dall'Azienda ferroviaria (articolo 106 del regolamento approvato con regio decreto 25 giugno 1903, n. 261) (capitolo 110 della spesa), lire 300,000.

Capitolo 84. Somme introitate per conto delle cessate gestioni (capitolo 111 della spesa):

- A) Comitato di stralcio ex Alta Italia, per memoria;
- B) Rete Mediterranea, per memoria;
- C) Rete Adriatica, per memoria;
- D) Rete S cula, per memoria;
- E) Ferrovie Meridionali, per memoria;
- F) Linea Palermo-Marsala-Trapani, per memoria.

Capitolo 85. Somme introitate per lavori e prestazioni per conto di amministrazioni diverse e per privati (capitolo 112 della spesa), per memoria.

Capitolo 86. Servizio delle costruzioni - Ricupero di spese (capitolo 113 della spesa):

- A) Servizio centrale, per memoria.
- B) Studi e direzioni di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre Amministrazioni e di terzi, per memoria;
- C) Prestazioni per la costruzione di nuove linee, a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, per memoria.

Titolo VII. — Partite di giro. — Capitolo 87. Tasse erariali (capitolo 114 della spesa), lire 43,650,000:

- A) Tassa sui trasporti, lire 35,000,000;
- B) Tassa sull'assicurazione delle merci, lire 6,000;
- C) Tassa di bollo sui trasporti, lire 4,500,000;
- D) Tassa di bollo a favore delle provincie e dei comuni danneggiati dal terremoto 1908, lire 4,144,000.

Capitolo 88. Imposte e tasse ritenute al personale (cap. 115 della spesa), lire 9.100,000:

- A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi, lire 7,450,000;
- B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni, lire 1,360,000;
- C) Marche da bollo, lire 160,000;
- D) Addizionale all'imposta di ricchezza mobile a favore delle provincie e dei comuni danneggiati dal terremoto 1908, lire 190,000.

Capitolo 89. Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (capitolo 116 della spesa), lire 75,000:

- A) Imposta normale, lire 75,000;
- B) Imposta addizionale a favore dei danneggiati dal terremoto 1908, per memoria.

Capitolo 90. Imposta sui trasporti pel tratto Confine francese-Modane, dovuta all'erario francese (capitolo 117 della spesa), lire 36,000.

Riassunto dell'entrata. — Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali. —

Titolo I. - Parte ordinaria:

- § 1. — Prodotti del traffico, lire 527,495,000.
- § 2. — Introiti indiretti dell'esercizio, lire 22,490,000.
- § 3. — Entrate eventuali, lire 4,470,000.

§ 4. — Introiti per rimborsi di spesa, lire 46,380,000.

§ 5. — Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa, »

Totale titolo I. — Parte ordinaria, lire 600,835,000.

Titolo II. — Parte straordinaria, lire 163,117,000.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 763,952,000.

Gestioni speciali ad autonome. — Titolo III. Magazzini ed officine:

§ 1. — Gestione autonoma dei Magazzini, lire 205,306,000.

§ 2. — Officine, lire 138,860,000.

Titolo IV. — Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 47,111,600.

Titolo V. — Gestione delle case economiche per ferrovieri, »

Titolo VI. — Operazioni per conto dei terzi:

§ 1. — Operazioni attinenti ai trasporti, lire 464,585,000.

§ 2. — Operazioni attinenti al personale, lire 13,600,000.

§ 3. — Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati, lire 9,710,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 879,172,600.

Titolo VII. — Partite di giro lire 52,861,000.

Totale generale dell'entrata a cui ascende il bilancio delle ferrovie dello Stato, lire 1,695,985,600.

Spesa. — Titolo I. Parte ordinaria. —

Sezione I. Spese d'esercizio. — (Articolo 19, primo capoverso e articolo 20 della legge 7 luglio 1907. n. 429 modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372). — § 1.

— Direzione generale. — Servizi centrali I, II, III, IV. V e Ufficio Stralcio. Capitolo 1. — Personale, lire 7,300,000:

- A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe, lire 6,056,000;
- B) Stabile e in prova - Competenze accessorie, lire 1,132,000;
- C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie, lire 112,000.

TURATI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha la facoltà.

TURATI. Sull'argomento, che intendo trattare, avevo, nella discussione generale, presentato un ordine del giorno; e anche questo, come l'altro di cui dissi ieri, non ho affatto rinunciato a svolgerlo; soltanto, riflettendo, mi parve poi più conveniente, vorrei quasi dire, più prudente, discuterne in sede di capitoli. Si tratta di una que-

stione di giustizia, nei riguardi del personale ferroviario.

Di recente qualche cosa si è fatto, per questo personale, nei rapporti economici; ma non si vive di solo pane; vi sono esigenze di giustizia e di dignità, che hanno una ripercussione sul servizio anche maggiore della insufficienza dei salari o della eccessiva durezza del lavoro.

La Camera ignora certo, e mi lusingo lo ignorasse anche il Governo, prima che io presentassi, qualche settimana fa, una mia interrogazione, che poi consentii a trasferire in sede di bilancio, che, del famoso sciopero ferroviario del 1907, non solo restano ancora delle vittime, cosa veramente strana dopo tanto tempo, ma se ne creano di nuove, ogni anno, continuamente!

Dissi essere cosa strana che vi siano ancora delle vittime di quel movimento; poichè a me non riesce di spiegarmi per quali ragioni il Governo italiano si ostini a mantenere degli strascichi dolorosi, dopo ormai quattro anni da quei fatti; fatti ormai dimenticati da tutti, e che ben difficilmente oggi si riprodurrebbero, dacchè e le condizioni materiali, e la stessa psicologia dei ferrovieri si sono a mano a mano modificate; ma delle cui persistenti conseguenze sanguina pur sempre la ferita nelle carni dei ferrovieri, i quali, ad ogni loro richiesta di carattere economico, hanno sempre fatto precedere, e ciò fa loro onore, quasi come una pregiudiziale, la domanda della reintegrazione in servizio dei loro compagni più colpiti. Perchè, in sostanza, tutti furono ugualmente trascinati a quello sciopero, e lo si adula chiamandolo sciopero poichè non fu che una breve e parziale astensione dal lavoro, durata poche ore, tutti vi furono ugualmente e irresistibilmente trascinati da un senso umano e generoso di solidarietà, da uno scatto sacrosanto di protesta contro uno dei più brutali assassinii di popolo, quello del Ponte Pietrasanta a Milano, tra i tanti che insanguinarono, in questi ultimi decenni, la storia delle plebi italiane.

Dopo l'esempio suggestivo e recente del Governo francese, il quale non solo amniestò i propri scioperanti, ma pose al Parlamento la questione di fiducia per essere autorizzato ad imporre alle Compagnie la riammissione in servizio dei loro licenziati; dopo che lo stesso onorevole Luzzatti, presidente allora del Consiglio, e che aveva pure con sè all'attuale Dicastero, l'onorevole Sacchi, ebbe a dichiarare, come ammise egli stesso in una ben nota intervista,

che l'Italia saprebbe, a un dato momento, perdonare e dimenticare; dopo che lo stesso onorevole Sacchi ha pur dovuto persuadersi, dall'esame dei vari casi Cabianca, a taluno dei quali ha anche già riparato, della fatale assurdità ed iniquità di quei giudizi tumultuarii e statarii che condannano in blocco migliaia di onesti uomini, senza prove, senza contraddittorio, senza nessuna delle garanzie più elementari di ogni giudizio; e mentre il cinquantenario fa versare ogni giorno tanti fiumi di retorica su la concordia e la pacificazione di tutti gli italiani; che più si attende, io mi domando, qual momento più propizio si aspetta, per dare un buon colpo di spugna su questa tavola nera, e sostituire una vera riparazione generale allo stillicidio arbitrario ed antipatico delle piccole e successive reintegrazioni caso per caso?

Anche lo scopo, alquanto mercantile a dir vero, di tener sospesa questa misura come un premio all'arrendevolezza, non è forse, dopo l'ultima legge, stato raggiunto? E perchè aver l'aria di rispondere alle invocazioni del personale unicamente con qualche manciata di miserabile denaro?

Su così delicata materia io non volli tuttavia, come ho detto, provocare un voto della Camera; perchè, quando ho visto tutta questa Camera, ostilissima fino a ieri, diventare a un tratto ed in massa fautrice del suffragio quasi universale, ho cominciato a dubitare che, se al mio ordine del giorno il Governo non avesse risposto come io desideravo, come a me parca doveroso, io avrei forse, provocato un voto, compromessa quella causa che intendevo raccomandare.

Ma, se, per questo unicamente, non ho svolto, nella discussione generale, il mio ordine del giorno, che non volevo nè dover ritirare, nè esporre eventualmente a uno scaeco; tanto più mi sento ora autorizzato a richiedere, in attesa di una più larga e definitiva giustizia, che almeno non si continuino a punire, per lo sciopero del 1907, anche quegli agenti che già ne furono puniti, e ai quali si è alla fine fatta cessare la pena, con un regolare condono; poichè questo è proprio ciò che avviene; non dappertutto per fortuna, ma in qualche luogo. Gli ex-scioperanti sono ancora le pecore rognose, gli eternamente maledetti. Cito fatti precisi, che conosco bene e sui quali non è possibile oppormi smentite.

Alludo, specialmente, alle Officine ferroviarie di Milano. Ivi, il giorno dell'assassinio

di Ponte Pietrasanta, si può dire che tutti hanno abbandonato il lavoro. Le Officine rimasero deserte. I soli non scioperanti furono quelli che scioperare non potevano, gli assenti, gli ammalati, gli operai in congedo, una ventina o poco più di krumiri involontari su oltre 250 operai.

Orbene, da quel giorno, tutte o quasi tutte le promozioni per merito sono date, esclusivamente, a quella ventina o poco più!

Essi soli sono le cime, sono i valorosi; tutti gli altri, la enorme maggioranza, non sarebbero che degli inetti e dei lazzaroni!

Convien chiarir meglio la cosa.

I ferrovieri, come la Camera ben sa, hanno, fin dal 1902, il regime dei ruoli aperti, giusta i quali, ogni due o tre anni, a seconda delle qualifiche e dell'anzianità, fruiscono aumenti di paga automatici, i così detti « aumenti normali ».

A stimolare però l'attività e il valore individuale, il Regolamento, all'articolo 20, stabilisce che, per ogni località e per ogni qualifica, debbono essere promossi, a scelta e per merito, almeno, ogni anno, il 10 per cento, di coloro che non ebbero quell'anno aumenti normali e che non raggiunsero ancora il massimo dello stipendio. Tali promozioni dovrebbero venire equamente ripartite su questa massa, favorendo, naturalmente, i più solerti, i più abili; insomma i migliori.

È egli concepibile che tutti i migliori si trovino soltanto nella tenuissima schiera di coloro che non scioperarono, o meglio che non furono in condizioni di poter materialmente scioperare nel 1907?!

Come dissi, tutti quegli operai, che non erano assenti già prima, furono allora scioperanti.

E le punizioni si inflissero così: quelli, che avevano raggiunto il massimo dello stipendio, e quindi non potevano assoggettarsi a un ritardo di aumenti normali, vennero sospesi per qualche tempo dal servizio e dalla paga. Gli avventizi, quelli, cioè, che stavano facendo i due anni di prova, vennero tutti licenziati e immediatamente riammessi; di guisa che, per un medesimo fatto, gli ammessi il giorno prima perdevano un giorno di anzianità, gli ammessi da quasi due anni perdevano quasi due anni: esempio tipico di quella giustizia da tribunali di guerra! Gli altri, infine, gli operai stabili non ancora al massimo, furono condannati tutti quanti ad un anno di ritardo nella carriera.

Nel 1909, sopravvenne il condono. Ossia, riconciliazione generale, e chi ha avuto ha

avuto. L'anno perduto non si reintegra, ma non si ripercuote più sulla carriera avvenire. Tutto ormai è dimenticato.

Senonchè, quando si decretarono le promozioni a scelta di quell'anno, si trovò che tutti gli ex-puniti, tutti, non uno eccettuato, erano stati esclusi da esse!

Nel 1910, si fece qualche eccezione alla regola, e quattro degli ex-puniti per lo sciopero, e ne faccio i nomi: Saccani, Pallanti, Allievi, Casiraghi, si trovarono tra i promossi. L'anatema parve cominciassero a perdere un poco della sua inesorabilità.

Ma, nel 1911, torniamo daccapo. I promossi per merito furono sedici, e tutti, tolto uno, scelti fra quei venti o trenta che non si erano potuti punire per lo sciopero. Tutti, salvo uno, certo Bertazzoli, incluso per errore nella lista dei promovibili. Senonchè, quando si appurò ch'egli era stato tra gli scioperanti, si parlò di revocarne la promozione, non solo, ma perfino di fargli restituire quei quattro soldi arretrati di aumento che aveva già riscossi! Soltanto dopo ch'io ebbi presentata alla Camera un'interrogazione in proposito, la minaccia, anzi l'annunciato proposito, venne abbandonato!

E ho ragione, purtroppo, di credere che questa rappresaglia assurda, subdola e poco leale, non avvenga solo a Milano. Ho qui parecchie lettere, fra esse una da Cremona, la città nativa dell'onorevole Sacchi, che mi narrano le stesse cose, e non per soli operai, ma per varie altre categorie di personale. Tutte accennano a una parola d'ordine dell'Amministrazione, per cui agli ex-scioperanti è precluso ogni avanzamento per merito; essi debbono essere maledetti fino alla settima generazione. Se la parola d'ordine non vi è, vuol dire che la inventano, a propria scusa, il mal animo e la mancanza di coraggio dei superiori locali.

Anche da Parma un tale Natale Mortarino (l'onorevole Sacchi deve avere un'istanza, raccomandatagli dall'onorevole Berenini, il quale ecco, infatti, che me lo conferma) venne retrocesso da applicato ad aiuto applicato; per il 31 dicembre 1910 fu annunciato dall'Amministrazione che tutti cotesi retrogradati sarebbero reintegrati nel grado. Viceversa egli attende ancora, e perde circa 70 lire di stipendio al mese, senza saperne il perchè!

Mi si disse che nelle Officine di Torino nulla di simile avviene. Ed io osservo: tanto peggio! Perchè così manca anche l'unica possibile giustizia dell'ingiustizia: quella di essere almeno uguale per tutti.

Non occorre illustrare l'assurdità di questi fatti; dai quali non può che derivare il disamore e la giusta irritazione del personale, la quale poi refluisce a danno del servizio. E non solo si fa cosa iniqua per se stessa, e contraria allo spirito e alla lettera del Regolamento, contraria ai criteri approvati dalla Camera, la quale, coll'ultima legge, intensificando le cointeressenze, si propose di ricavare milioni di economie della stimolata operosità, ma si fa cosa soprattutto contraria allo stesso intese dell'Amministrazione. È chiaro infatti che, quando, su cento dei vostri agenti ne escludete 80 *a priori* dalla promovibilità, e limitate la scelta agli ultimi 20, voi create un piccolo gruppo di privilegiati, sicuri di essere premiati malgrado l'inefficienza e la inerzia, e una grande maggioranza, sicura di non aver mai alcun premio, qualunque sia il suo merito e la sua attività. Ond'è che ogni stimolo è spento, si crea anzi uno stato d'animo opposto a quello che la legge intese favorire, e il denaro di quelle promozioni è buttato dalla finestra!

È necessario che un tale sistema abbia dunque a cessare; e, perchè di questo si abbia da tutti la certezza, sarà bene che un ordine categorico di servizio affermi positivamente che, quindi innanzi, nelle promozioni di merito, sarà assolutamente vietato di tener conto del precedente dello sciopero.

Ed io credo che l'onorevole Sacchi dovrà essermi un po' riconoscente di avergli offerto l'occasione, col segnalargli questi fatti, di separare nettamente la sua personale responsabilità da quella di coloro, che interpretano così a rovescio il dovere della lealtà di Governo e l'interesse del servizio ferroviario, di cui egli ha l'alta vigilanza, soprattutto politica.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Non è il caso di discutere, a proposito dei capitoli del bilancio ferroviario, di quanto ha detto l'onorevole Turati relativamente allo sciopero del 1907 e agli effetti che furono per legge stabiliti.

L'onorevole Turati e la Camera ricordano che non si tratta che di un'applicazione della legge che fu votata allora...

TURATI. Bella legge!...

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Ma è legge!... La legge è stata fatta! L'onorevole Turati non l'avrà votata; ma la maggioranza della Camera la votò.

TURATI. Ma non l'ha votata neppure lei!...

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Quella legge, all'articolo 56, dichiara pubblici ufficiali...

TURATI. Non l'ha votata neppure lei...

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. L'ho votata anche io... Vede che non mi trovo in contraddizione!

Creda, onorevole Turati, che è un po' difficile (per quanto non sarebbe poi un delitto) di trovarmi in contraddizione, specie in certe materie che riguardano i principii fondamentali dello Stato.

TURATI. Metta d'accordo l'articolo 181 del codice penale con l'articolo 56 di quella legge!...

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Questa è una disquisizione di diritto penale nel quale io non sono competente, perchè sono ministro dei lavori pubblici! (*Sì ride*). Io non posso discutere di questo!... dico pertanto che potrò avere avuto su qualche punto diversa opinione; ma in una cosa non è assolutamente possibile trovarmi in contraddizione, ed è in quanto si riferisce a ciò che è fondamento dell'ordine e dell'esistenza dello Stato.

In questa materia nessuno mi potrà trovare in contraddizione, per quanto io mi sia onorato di appartenere al settore estremo della Camera, dal quale credo ancora di non essere uscito.

Quanto alle promozioni che l'onorevole Turati dice non essere state fatte, quasi in continuazione delle punizioni per lo sciopero, è una questione di fatto. Io posso assicurare però l'onorevole Turati che dopo la presentazione della sua interrogazione mi sono informato e sono stato assicurato dalla Direzione generale che mai furono date disposizioni di questo genere, in nessun modo, nè in forma diretta nè in forma indiretta. Quando si tratta di avanzamento a scelta l'onorevole Turati sa che vi sono delle proporzioni fisse le quali sono stabilite dai regolamenti.

Può darsi benissimo che qualcuno dei puniti non sia stato promosso; ma questo non in quanto era stato punito per aver scioperato...

TURATI. Non uno... i quattro quinti!

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. No, perchè ella stesso ha riconosciuto che a Torino ciò non si è verificato... Dunque, questo dimostra intanto che non c'è nessuna disposizione...

TURATI. ...che non c'è nessuna giustizia!...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. ...che non c'è alcuna disposizione d'ordine generale.

Bisognerebbe supporre che in una data località soltanto, in quella di cui ella parla...

TURATI. ...non supporre: è!...

PRESIDENTE. Ma onorevole Turati, non interrompa continuamente!

TURATI. Io non interrompo: rettifico per non suscitare poi un fatto personale che la farebbe inquietare di più... Ho detto che non si tratta di supporre: è questione di aritmetica...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Sicuro!... Vede: io lo espongo l'aritmetica.

TURATI. Ma è inutile!... Sul fatto non c'è dubbio.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma non c'è dubbio?... Altro che dubbio!... C'è la prova del contrario!... Io le dico che mi è risultato che non si vuole affatto persistere nelle punizioni!

L'Amministrazione ferroviaria invece ha stabilito la reintegrazione; questo è un fatto. La questione della continuazione delle punizioni non sussiste affatto... questo mi è stato dimostrato!

TURATI. L'hanno imbrogliato!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Turati, ma ella crede soltanto alla sua infallibilità? O per dir meglio crede, non tanto alla sua infallibilità, quanto alla infallibilità dei suoi informatori?

Tenga presente che la maggior parte delle volte gl'interessati, che si dolgono, non conoscono i dati d'insieme, ma solo dati singoli, e si guarda appena a una condizione particolare di cose traendone delle errate conseguenze. Ciò perchè non si conoscono le altre cose che si dovrebbero pur conoscere allo scopo di poter considerare tutto l'insieme e poter dire poi se sia o non sia stata applicata una data regola. Coloro che hanno informato l'onorevole Turati possono essere nella massima buona fede; ma questo non vuol dire che essi non possano essere in errore.

Veda, la Direzione generale delle ferrovie dice: il maggior numero degli agenti puniti fu nelle officine di Torino e di Milano. In base alla percentuale stabilita dall'articolo 20 del regolamento del personale, delle officine di Torino nel gennaio del 1911 ebbero aumenti a scelta 113 agenti, di questi 73 erano stati puniti per lo sciopero del 1907.

TURATI. L'ho detto io.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Dunque non è vero quel che lei sostiene.

TURATI. Sì, è vero...

PRESIDENTE. Ma, onorevole Turati!... Non è possibile sollevare tali questioni durante la discussione dei capitoli del bilancio! Sono addirittura fuori di posto!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Il personale delle officine di Milano è assai meno numeroso di quello di Torino, ha 252 agenti. La percentuale degli aumenti a scelta per l'articolo 20 è quindi assai limitata. Taluni dei puniti poterono concorrere agli aumenti a scelta, conferiti nel gennaio del 1910, e taluni e anzi precisamente tre dei puniti per i fatti del 1907 conseguirono l'aumento.

TURATI. Rettifico, sono quattro.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Nel gennaio '911 nelle officine di Milano furono conferiti 16 aumenti a scelta, e sta in fatto che tra i 16 che ebbero gli aumenti, non vi è alcuno degli agenti puniti nel 1907 sebbene risulti che 78 fossero di quelli puniti per lo sciopero...

TURATI. Vi è uno sbaglio di uno...

PRESIDENTE. Ma non potrebbero andare al Ministero, a mettersi d'accordo sulle cifre? (*Si ride — Bravo!*)

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Io avevo già detto all'onorevole Turati che se egli invece di rivolgermi interrogazioni o di parlare sui capitoli del bilancio mi avesse presentato le sue osservazioni, le avrei esaminate o fatte esaminare con maggior frutto; poichè l'Amministrazione ferroviaria dice: io non ho dato mai disposizioni in questo senso, nè intendo averne date e la prova di fatto è questa che a Torino molti, a Milano meno, ma dei puniti hanno goduto dell'aumento a scelta.

Ciò distrugge dunque assolutamente che si tratti di una regola o di una norma.

Anche i settantotto puniti dallo sciopero potevano concorrere ai sedici aumenti da conferire; però di essi cinquantaquattro avevano durante l'anno 1910 ottenuto l'aumento normale per effetto della cessazione della punizione.

TURATI. L'aumento normale.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'avevano però ottenuto solo da pochi mesi, il primo aumento, e non potevano quindi a così breve distanza avere un secondo aumento, conseguendo cioè un doppio vantaggio.

Quindi la Direzione delle ferrovie conchiude che la proporzione degli agenti concorrenti agli aumenti a scelta tra non puniti e puniti si riduce da 114 a 24, e non

sarebbe da stupire se, data questa proporzione, trattandosi di aumenti da conferire per merito, tutti i 16 si sono trovati piuttosto nei 114 che fra i 24.

Come ella vede, non sta il fatto della continuata punizione, sarà stata accidentalità che i puniti non abbiano avuto l'aumento a scelta, ma per avere quest'aumento a scelta non basta di essere stati puniti durante lo sciopero del 1907, ma bisogna avere qualche altro requisito. (*Si ride*).

L'aumento, come l'onorevole Turati sa, deve essere il risultato di un giudizio sopra il merito.

TURATI. D'ora innanzi non si farà più lo sciopero, speriamo!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Lo credo bene! E sono ben lieto che lei abbia affermato questa sua autorevole opinione in questa Camera.

È stato sempre mio convincimento, anche durante le più alte minacce di sciopero, che lo sciopero non sarebbe avvenuto, perchè si è ormai diffusa la coscienza che è altissimo dovere quello di astenersi da questi atti che sono riprovati e condannati dalla legge. E poi è nell'interesse stesso degli amministrati che questo non si faccia, poichè il salire dei redditi ferroviari è il miglior mezzo per il miglioramento delle condizioni dei ferrovieri, mentre esse sarebbero invece arrestate da quei modi che turbano l'andamento dell'amministrazione. (*Approvazioni*).

Non posso chiedere all'onorevole Turati che si dichiari soddisfatto; ma egli ha sentito che la verità è questa, che dagli elementi di fatto che ho qui non mi pare si possa muovere l'accusa che egli ha fatto all'Amministrazione ferroviaria. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 1 in lire 7,300,000.

Capitolo 2. Forniture, spese ed acquisti, lire 430,000;

A) Forniture di magazzino, lire 215,000:

1) Stampati e cancelleria, lire 160,000;

2) Materie per illuminazione e riscaldamento, lire 25,000;

3) Ricambio del materiale d'inventario, lire 5,000;

4) Materie per la pulizia dei locali e per usi diversi, lire 25,000.

B) Spese dirette, lire 215,000:

1) Illuminazione e riscaldamento, lire 60,000;

2) Riparazione del materiale d'inventario, lire 30,000;

3) Spese per altri titoli diversi, lire 125,000.

§ 2. — *Approvvigionamenti e Magazzini*. — Capitolo 3. Personale, lire 5,510,000;

A) Stabile e in prova — Stipendi e paghe, lire 3,850,000;

1) Servizio centrale (VI), lire 1,150,000;

2) Magazzini, depositi ed agenzie, lire 2,700,000.

B) Stabile e in prova — Competenze accessorie, lire 890,000:

1) Servizio centrale (VI), lire 290,000;

2) Magazzini, depositi ed agenzie, lire 600,000.

C) Avventizio — Paghe e competenze accessorie, lire 770,000:

1) Servizio centrale (VI), lire 20,000;

2) Magazzini, depositi ed agenzie, lire 750,000.

Capitolo 4. Forniture, spese ed acquisti, lire 1,080,000:

A) Forniture dei magazzini, lire 332,500:

1) Servizio centrale (VI), lire 42,500;

a) Stampati e cancelleria, lire 35,000;

b) Materie per illuminazione e riscaldamento, lire 2,000;

c) Ricambio del materiale d'inventario, lire 1,500;

d) Materie per pulizia ed usi diversi, lire 4,000.

2) Magazzini, depositi ed agenzie, lire 290,000:

a) Stampati e cancelleria, lire 85,000;

b) Materie per illuminazione e riscaldamento, lire 65,000;

c) Ricambio del materiale d'inventario, lire 45,000;

d) Materie per pulizia ed usi diversi, lire 95,000.

B) Spese dirette, lire 747,500:

1) Servizio centrale (VI), lire 132,500:

a) Illuminazione e riscaldamento, lire 8,000;

b) Riparazione del materiale d'inventario, 4,500;

c) Spese per altri titoli diversi, lire 120,000.

2) Magazzini, depositi ed agenzie, lire 615,000:

a) Illuminazione e riscaldamento, lire 15,000;

b) Riparazione del materiale d'inventario, lire 50,000;

c) Spese per altri titoli diversi, lire 550,000.

§ 3. *Servizio del movimento e del traffico*. — Capitolo 5. Personale, lire 87,450,000:

A) Stabile e in prova - Stipendi e paghe, lire 58,530,000:

- 1) Servizio centrale (VII), lire 1,300,000;
- 2) Divisioni, sezioni e riparti, lire 7,000,000;
- 3) Riparti tecnici, lire 630,000;
- 4) Stazioni, lire 39,200,000;
- 5) Depositi del personale viaggiante, lire 10,400,000.

B) Stabile e in prova - Competenze accessorie, lire 19,460,000:

- 1) Servizio centrale (VII), lire 230,000;
- 2) Divisioni, sezioni e riparti, lire 1,000,000;
- 3) Riparti tecnici, lire 230,000;
- 4) Stazioni, lire 8,600,000;
- 5) Depositi del personale viaggiante, lire 9,400,000.

C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie, lire 9,460,000:

- 1) Servizio centrale (VII), lire 40,000;
- 2) Divisioni, sezioni e riparti, lire 420,000;
- 3) Riparti tecnici, lire 300,000;
- 4) Stazioni, lire 8,300,000;
- 5) Depositi del personale viaggiante, lire 700,000.

Su questo capitolo, alla lettera C, numero 4 è iscritto l'onorevole Ronchetti. Ha facoltà di parlare.

RONCHETTI. Nel corso della discussione di questo bilancio, il ministro e la Camera hanno udito più volte da egregi colleghi lamentare che lo Stato lasci in un immeritato oblio i bisogni più urgenti delle stazioni ferroviarie di minore importanza.

Ma che dirà la Camera, quando udrà che vi sono altresì stazioni ferroviarie importantissime, che servono a città e regioni ove furve la vita industriale e commerciale, ove i traffici aumentano febbrilmente ogni giorno, ove un buon servizio ferroviario è per esse indispensabile, che trovansi nelle condizioni le più deplorabili?

Io parlo della stazione di Gallarate; di Gallarate, che occupa uno dei primi posti fra le città industriali del nostro paese; io parlo di una stazione che presta servizio non solo alla città, ma alla regione circostante, a moltissimi luoghi popolati di stabilimenti grandiosi, che fanno corona alla città, e che devono necessariamente dipendere per il servizio merci e passeggeri da quella stazione ferroviaria.

Or bene, il ministro lo sa, sono mesi, ormai anni, che le autorità comunali, le società degli esercenti, i più importanti industriali, la stampa locale, il deputato del luogo, re-

clamano una riforma generale di quella stazione, e frattanto provvedimenti temporanei che soddisfino ai bisogni più urgenti e tolgano i pericoli dell'attuale stato di cose, nell'interesse stesso delle ferrovie dello Stato. Ma tutto indarno!

Ecco perchè, sollecitato da quella popolazione, danneggiata, e ad un tempo offesa, da siffatto contegno del Governo, dovetti presentare sulla stazione di Gallarate una interpellanza che le vicende ministeriali mi impedirono di svolgere per lungo tempo; ed il cui concetto, per desiderio del ministro, svolge nella discussione di questo bilancio.

Lo creda il ministro: nelle condizioni attuali non si può più andare innanzi.

Il piano ferroviario della stazione è così ristretto, che il servizio di treni è insufficiente, e il movimento ne rimane inceppato.

Manca lo spazio per le manovre e lo smistamento; ed ella sa, onorevole ministro, che Gallarate è centro ferroviario dal quale si dipartono tre linee importantissime: l'una per Varese e il lago di Lugano, l'altra per Laveno e il lago Maggiore, e la terza per Arona, Domodossola e il Sempione!

È facile quindi immaginarsi il fulmineo rincorrersi dei treni, la loro molteplicità, la necessità di un vasto piano ferroviario, nel quale possano con facilità, prontezza e sicurezza eseguirsi le occorrenti manovre.

Tralascio osservazioni di minor conto, ma che pure avrebbero la loro importanza in una più ampia discussione del tema: segnalo solo la mancanza dei sottopassaggi, che permettano senza pericolo, senza eterni indugi, il transito da una parte all'altra delle linee, alla popolazione specialmente operaia, che non abita a Gallarate, ma nei dintorni e più di una volta al giorno deve passare attraverso la ferrovia!

Nè posso omettere di ricordare, onorevole ministro, che alla stazione di Gallarate al servizio merci son destinati locali che potevano bastare per il servizio di trent'anni fa, ma non dei nostri giorni!

Allo scalo merci, ove si scaricano molti e molti vagoni di merce al giorno, non si sa come collocarli, e come muoverli.

All'ufficio di grande velocità, per il quale è assegnato un locale ristrettissimo, buona parte delle merci in arrivo e in partenza si deposita all'aperto, sotto la protezione di una misera pensilina!

Il servizio di piccola velocità è allogato in un luogo ove non possono neppure cu-

stodirsi le merci, senza continuo pericolo di sottrazioni.

Non descrivo la stazione rispetto al servizio dei passeggeri. Basterà il dire che essa è oggi, che passano per Gallarate ben 150 treni ordinari al giorno, pressochè nelle stesse condizioni, nelle quali era quando fu aperta al pubblico la bellezza di oltre trenta anni fa, e quando vi transitavano, forse che sì, forse che no, 12 treni ordinari!

Basterà di dire che la distribuzione dei biglietti si fa a un solo sportello, per modo che, specialmente nei giorni festivi, il pubblico è obbligato a distendersi in una lunga fila, che va fin sul piazzale della stazione! La posta, s'intende, è collocata in un capannone indecente, e le cosiddette sale d'aspetto accolgono insieme passeggeri e detenuti in transito!

E si tratta, ripeto, della stazione di una città cospicua come Gallarate; di una stazione che è segnalata fra quelle che rendono di più allo Stato; e di una popolazione, che paga regolarmente e profumatamente le sue imposte, e avrebbe diritto ad esser trattata ben altrimenti!

Ma quello che io vi prego, onorevole ministro, di considerare, è questo: che la stazione è in tale condizione, che specialmente nella buona stagione, come già ho accennato, e nei giorni festivi, può dar luogo, quando che sia, a irreparabili sventure!

Fra l'altre deficienze, noto la mancanza di tettoie fra i binari medi, ove possano i passeggeri attendere i treni al riparo dalle intemperie, o dal sollione! Tutti i passeggeri vanno quindi a radunarsi sotto un'unica piccola tettoia adiacente alla parte interna della stazione, salvo a riversarsi di là verso i treni, sui quali devono salire, di mano in mano che arrivano.

E poichè è continuo e istantaneo l'arrivo di questi treni, il personale ferroviario, oltre attendere alle sue mansioni, deve esercitare una continua opera di vigilanza, compiere verso i passeggeri un vero salvataggio, o colle grida o colle mani, per impedire che avvengano sventure!

In un numerosissimo comizio tenutosi a Gallarate il 12 febbraio passato, promosso dalla rappresentanza comunale, ove intervennero i rappresentanti di tutti i partiti politici, democratico, conservatore, socialista, clericale, per protestare contro questo stato di cose, fu unanime il grido, devo pur dirlo, di sdegno contro il Governo e contro la Direzione delle ferrovie; come fu unanime il plauso a quel benemerito personale ferro-

viario, che arrischia spesso la vita per salvare quella dei passeggeri!

E che rispose il Governo ai reclami che gli erano rivolti?

Che si è predisposto un grandioso progetto di massima, per l'ampliamento di tutta la stazione; che non si poteva però attuarlo se non gradatamente, vuoi perchè doveva modificarsi ove si fossero innestate alla stazione due altre linee ferroviarie, delle quali era in corso la concessione, vuoi per mancanza di fondi disponibili.

L'impressione di questa risposta fu dolorosissima, perchè Gallarate e la regione gallaratese sapevano rendersi conto della necessità di ragionevoli indugi (ben inteso, non di indugi all'infinito) per un definitivo e grandioso progetto di ampliamento della stazione, e del piano ferroviario circostante; ma non potevano e non possono non protestare altamente contro la mancata attuazione di quei provvedimenti che non ammettevano e non ammettono proroghe, e che si possono ad evidenza far subito, senza pregiudicare affatto l'assetto definitivo della stazione.

C'è disagio ingiusto e gravissimo, inferto a cittadini che lavorano e soddisfano a tutti i loro doveri verso lo Stato; c'è pericolo nel ritardo. Che cosa si aspetta per provvedere? Che si avverino le disgrazie temute per la vita dei cittadini?

Si facciano, si facciano pure questi eterni studi del progetto di massima; ma si esaudiscano subito almeno i desideri che le autorità amministrative direttamente o per mezzo mio hanno infinite volte esposti.

Un bel giorno alla stazione di Gallarate si notò un movimento insolito di ferrovieri e di operai. Ognuno era in una attesa piena di speranze. Finalmente, si disse, si sta provvedendo anche ai fatti nostri! Ebbene, sapete che erano quegli operai? Erano imbianchini che davano una nuova tinta alla stazione esistente! Potete immaginarvi l'effetto che l'equivoco produsse!

Voi, signor ministro, diteci una parola precisa intorno alle nostre doglianze.

Ma non sia una parola generica. Di lettere promettenti, senza scadenza fissa, ne abbiamo un fascio.

E soprattutto si impegni formalmente il Governo a far seguire alle parole i fatti. Solo dinanzi ai fatti potrà omai ritornare la calma, e la fiducia nei pubblici poteri, in quella nobile popolazione! (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Attilio Rota.

ROTA ATTILIO. Non aggiungo argomenti a quelli svolti testè dal collega Ronchetti, perchè so che l'onorevole ministro dei lavori pubblici conosce perfettamente l'importanza e l'urgenza dei provvedimenti indispensabili per sistemare il servizio dei locali e del personale nella stazione di Bergamo. L'onorevole Ronchetti ha dichiarato che il lamento che ha originato il suo discorso data da trent'anni.

Io dico invece all'onorevole Sacchi che lo stato delle cose, che si lamenta a Bergamo, data da cinquant'anni. Per modo che, richiamando quanto ha detto testè l'onorevole Turati, circa le memorie del Cinquantenario nei riguardi dei ferrovieri, io dico all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che la stazione di Bergamo si trova presso che nelle stesse condizioni in cui l'ha lasciata il Governo austriaco.

Detto questo, io elenco all'onorevole Sacchi (nel quale ho intera fiducia che una parola sentita ed energica dirà all'Amministrazione delle ferrovie, per i bisogni urgentissimi, nell'interesse del servizio, nell'interesse locale e dello Stato, che perfettamente collimano) indico all'onorevole ministro le opere urgenti da farsi nella stazione di Bergamo, e sono innanzi tutto: la sistemazione dell'ufficio biglietti che è insufficiente; la sistemazione dell'ufficio bagagli, perchè non vi è luogo per depositarli; l'uscita della stazione che è senza atrio, per modo che le persone che attendono coloro che arrivano alla stazione sono esposte alla pioggia; il magazzino e la grande velocità, totalmente insufficienti, per cui i colli restano sotto la tettoia continuamente esposti alle intemperie.

Finalmente (l'onorevole Sacchi lo sa, perchè gliene ho tenuto parola altra volta) i piazzali della stazione e specialmente lo scalo merci della piccola velocità sono perfettamente indifesi ed esposti ai furti soprattutto di notte. È noti l'onorevole ministro che la difesa contro questi furti è insufficiente, perchè è affidata a quattro guardie private giurate.

Il collega Ronchetti ha esposto con grande eloquenza le condizioni della stazione di Gallarate. Queste ragioni valgono a *fortiori* per la stazione di Bergamo, che dà allo Stato sei milioni di reddito e che ha tutti i meriti per essere elevata alla categoria di stazione principale. Non credo che l'autonomia delle ferrovie possa portare il diritto di trascurare interessi così cospicui e bisogni così gravi. Confido per-

ciò che l'onorevole Sacchi richiamerà l'Amministrazione delle ferrovie con parole energiche, precise e sicure, per modo che sia soddisfatto questo bisogno urgente che è bisogno non solo di Bergamo, ma dello Stato e dei suoi interessi. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevole ministro, una specie di attenuante che mi assolve dalla accusa di indiscretezza è questa: che io parlo per mandato tassativo che ho ricevuto, per la stazione di Rapallo, dalle autorità locali.

Più d'una volta, anche ai suoi predecessori ho dovuto raccomandare che si pensi finalmente a rimediare alle condizioni veramente disagiate della stazione di Rapallo, la quale rappresenta quasi un anacronismo continuo perchè, mentre da ogni parte il movimento che ivi ha luogo, per il grande affluire dell'elemento forestiero specialmente, è andato crescendo ogni anno, la stazione è rimasta come immobilizzata e quasi in continuo deperimento: insufficienza di locali da un lato, dall'altro disadatti quelli che sono assunti o costruiti.

Anch'io poco tempo fa (deve essere stata cosa quasi generale) ebbi una brevissima illusione che si pensasse a riparare in qualche modo a questa condizione di cose; ma l'illusione durò poco, perchè, come è successo per la stazione di Gallarate, della quale avete testè udito parlare, anche a Rapallo si è trattato di pochi operai i quali dovevano andare con le solite pennellate di bianco a fare non si sa che cosa. E fu una amara ironia davvero anche quella!

Sicchè io non faccio che associarmi a tutto quanto hanno esposto molto opportunamente ed esattamente i rappresentanti del comune di Rapallo, affinché quella stazione sia messa in condizione da poter soddisfare alle esigenze sempre crescenti della situazione. Non si pretende eleganza, ma un po' di decoro.

Io non dubito che l'onorevole ministro sentirà questa condizione di cose e dando esecuzione non solo alle promesse dei suoi predecessori, ma un po' anche a quelle che egli ha avuto la cortesia di farmi altra volta, verrà provvedere a questa situazione anormale di cose. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nuvoloni.

NUVOLONI. Due brevissime raccomandazioni. La stazione di Taggia, a cui fa capo la popolazione di Valle Argentina, che am-

monta a circa 30,000 persone, va assumendo ogni giorno una importanza maggiore. Questa stazione dà un reddito di oltre 130,000 lire all'anno. Essa manca di pensiline e di tettoie, che sono vivamente reclamate dalla popolazione; ed io faccio viva preghiera all'onorevole ministro perchè voglia disporre affinchè questo desiderio sia appagato.

Vi sono poi dodici o quattordici comuni della valle del Prino i quali da anni vanno insistentemente reclamando una stazione e quindi fermata ferroviaria allo sbocco di detta valle. E questo desiderio così tenacemente manifestato corrisponde ad una vera necessità. Onde io, associandomi alle insistenze che furono fatte dai comuni del mandamento di Dolcedo, prego vivamente l'onorevole ministro di far sì che anche questo bisogno sia al più presto soddisfatto.

Non mi dilungo poi ad accennare ai bisogni che abbiamo in quell'estremo lembo d'Italia riguardo al doppio binario, perchè ne hanno parlato già i miei colleghi nei giorni scorsi. Mi associo a loro. Si tratta di una linea internazionale che dà un reddito di lire 70,000 circa a chilometro. È doveroso provvedere.

Raccomando infine che, per appagare davvero i bisogni e le esigenze di quelle popolazioni, siano migliorati gli orari e che siano attivati in quell'estremo lembo d'Italia treni locali da Ventimiglia ad Oneglia. Io più volte mi sono intrattenuto su questo problema. La Direzione generale delle ferrovie ha ricevuto proteste, preghiere, istanze dalla Camera di commercio, dai comuni, da tutti gli enti della regione. Ma finora nè si fecero i doppi binari nelle località e nei tratti in cui sarebbero facili e meno dispendiosi, nè si concessero i treni locali a cui ho accennato.

Ed io faccio insistenza presso l'onorevole ministro affinchè finalmente faccia appagare e soddisfare i bisogni della estrema Liguria con vantaggio di quelle popolazioni che sono trattate assai diversamente da quello che vengono trattati i paesi della vici a Francia ove si sviluppa enormemente l'industria del forestiere che potrebbe avere anche maggior incremento presso di noi.

PRESIDENTE. L'onorevole Girardini ha facoltà di parlare.

GIRARDINI. Compio annualmente il dovere di raccomandare all'onorevole ministro il medesimo argomento e non potrò cessare dall'ademperare il debito mio, finchè il Governo non avrà adempiuto al suo.

Non illustro le condizioni della stazione di Udine, come hanno fatto i colleghi per la stazione di Gallarate, per quella di Bergamo e per le altre. Perchè la condizione in cui la stazione di Udine si trova e la sua importanza sono state riconosciute. Essa è dichiarata fra le principali stazioni, tra quelle di prima categoria, come Venezia, come Bologna. Ed infatti ad essa mettono capo due delle principali linee internazionali, oltre il movimento della vastissima provincia.

I locali di quella stazione sono nelle condizioni che l'onorevole ministro ben conosce: condizioni, ripeto, riconosciute, tanto che, quando io parlai nell'anno scorso su questo medesimo tema, pregai l'onorevole ministro di far sì che i progetti che si dicevano compiuti venissero prontamente eseguiti. L'onorevole ministro mi promise di farli eseguire.

Quest'anno alle ultime mie sollecitazioni si è risposto che i progetti sono in via di avanzata compilazione. Talchè i progetti, che sin dal passato anno si diceva sarebbero stati eseguiti, oggi non sarebbero neanche compiuti.

Ma vi è poi anche una questione di umanità, perchè dalla provincia di Udine partono ben centomila emigranti della emigrazione temporanea. Ebbene, in gran parte questi emigranti, che vanno via nella stagione non ancora buona e che rientrano quando la stagione è cattiva ed arrivano alla stazione di Udine, non sanno dove ricoverarsi. Ora una delle cose da farsi è precisamente la costruzione di un edificio apposito, una delle necessità riconosciute per non esporre questa povera gente alla pioggia ed al freddo ed anche per poter sbrigare il servizio come è reclamato dal bisogno più urgente.

Io non ho fatto con ciò che ricordare all'onorevole ministro cosa che egli conosce per domandargli un'altra volta, se i lavori sono stati progettati e se i progetti si compiono, o se dovrà tornare sempre vano il reclamo e vano il riconoscimento delle necessità di cui ho parlato.

PRESIDENTE. L'onorevole Cottafavi ha facoltà di parlare.

COTTAFAVI. Io devo richiamare all'attenzione dell'onorevole ministro quanto già altra volta ebbi l'onore di dirgli. Le stazioni di Reggio Emilia e di Modena sono ridotte in condizioni tali che non possono ulteriormente funzionare. E non è tanto il disser-

vizio ferroviario, che può venirne da un momento all'altro, specialmente nella futura stagione vinicola, quanto anche il pericolo dell'igiene.

Pensi, onorevole ministro, che si sono sopresse le terze classi e si sono convertite in magazzini. Le piattaforme, dove devono intrattenersi i passeggeri, sono ingombre di animali di ogni sorta, di materie le quali sono tutt'altro che giovevoli alla salute pubblica. Il personale delle stazioni stesse si lamenta. Io chiedo che sia sollecitamente provveduto. So che furono anche disposti i fondi. So che vennero ispettori i quali riconfermarono quanto ho avuto l'onore di dire. Voglia quindi l'onorevole ministro dare gli ordini opportuni, perchè assolutamente nel più breve termine possibile è indispensabile e necessario che si provveda, se non si vuole che si abbiano dei gravi danni, tanto nei riguardi della circolazione ferroviaria, quanto in quelli della pubblica salute.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. La pluralità dei colleghi che hanno parlato di stazioni le quali si trovano in località di cui essi più direttamente sono i rappresentanti, dice quale sia la difficoltà in cui mi trovo di rispondere ad essi: perchè i lavori e le provviste patrimoniali sono a carico di fondi annualmente forniti dal Tesoro, in cifra che non è mutabile. Qui non si tratta, dunque, d'una elasticità di mezzi; ma di una cifra che è fissa: perchè si tratta, come dico, di lavori e provviste patrimoniali. Ora, nella esecuzione dei lavori, si procede dall'Amministrazione con una certa graduatoria. Questa potrà essere, come tutte le cose che si fanno, discutibile; ma bisognerebbe discutere la graduatoria nel suo complesso. Non si può scindere l'una difficoltà dall'altra.

Certo, queste necessità vi sono, e non si negano.

Sono infinite le stazioni che hanno bisogno di ampliamenti; e si può dire che tutti gli impianti nostri siano in condizione di non essere sufficienti allo sviluppo che ha preso, per fortuna d'Italia, il traffico. L'onorevole Ronchetti ha parlato della stazione di Gallarate; l'onorevole Attilio Rota, di quella di Bergamo; l'onorevole Cottafavi, di quelle di Reggio Emilia e di Modena;...

PRESIDENTE. E quella di Sondrio?...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. ... ma dico che tutti forse i colleghi po-

trebbero invocare necessità, urgenza di lavori.

VALLI. Io, per esempio!

COTTAFVI. E noi che siamo perfino senza sale d'aspetto?

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Dico questo, non per negare la ragionevolezza nelle richieste che mi sono state fatte; ma per segnalare la difficoltà in cui mi trovo per corrispondervi: perchè si tratta di fondi patrimoniali il cui beneficio deve essere esteso a tutti, con una certa graduatoria.

Ed è un'ispezione molto delicata e difficile quella di vedere come, quando e dove si possano fare spostamenti di lavori e, quindi, di spese.

E poi, innegabilmente, l'Amministrazione ferroviaria è la prima interessata agli aumenti degli impianti ed all'ampliamento delle stazioni. Supporre che quell'Amministrazione non voglia fare per non voler fare, mi pare che si debba assolutamente escludere.

Per la stazione di Gallarate, le esigenze di cui ha parlato l'onorevole Ronchetti furono riconosciute; tanto che fu autorizzata la spesa di 600 mila lire per le sole espropriazioni; espropriazioni che devono rispondere al graduale ampliamento della stazione. L'allargamento dei marciapiedi, che è il primo provvedimento che risponda al bisogno, non si può mettere in atto, finchè l'Amministrazione non abbia spostato il deposito delle locomotive, e cioè non abbia fatti lavori ingenti che non possono essere iniziati prima che le espropriazioni siano compiute.

Però l'onorevole Ronchetti sa che l'Amministrazione delle ferrovie ha già risposto che quel che si possa fare immediatamente, per attenuare le difficoltà, si farà. Si vedrà, quindi, se possa costruirsi almeno un padiglione, per togliere subito dalla stazione alcuni servizi accessori, come quello del *buffet* ed altri, per lasciar libero tutto il fabbricato ai viaggiatori e per migliorare gli altri servizi: perchè, indubbiamente, in quella stazione, il pubblico sta a disagio.

Dal canto mio, assicuro che solleciterò volentieri questi lavori che non tolgono nulla all'esecuzione di quegli altri più vasti che sono necessari e che si dovranno fare. Intanto questi lavori avranno un'efficacia, sia pur transitoria, per lenire la situazione.

RONCHETTI. Ma le facciamo!... Perchè sono mesi che si dicono queste cose e perciò ho dovuto presentare l'interpellanza!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Per la chiusura della stazione di Bergamo si provvede già, poichè i lavori furono approvati. Vi è poi in corso di studio un progetto per il miglioramento del fabbricato viaggiatori, ma ora non vi sono fondi disponibili. Questa, onorevole Rota, è la difficoltà, ed ella certamente comprenderà che a risolvere coteste difficoltà devono intendere Governo e Parlamento per provvedere ad una larga sistemazione; ma intanto questi lavori fino ad ora non furono potuti fare, perchè, ripeto, mancarono i fondi disponibili. Ora questa è una di quelle risposte da parte dell'Amministrazione ferroviaria alla quale è molto difficile replicare, perchè per replicare bisogna ben dire: aumentiamo i fondi patrimoniali. Vedano dunque gli onorevoli colleghi che questo ci porterebbe sopra un altro campo di indagini. L'Amministrazione però nota che la condizione del deposito delle locomotive si sarebbe potuta migliorare anche precedentemente, ma è stato il comune che non si è prestato a facilitare la permuta di terreni di cui l'Amministrazione ha bisogno, e se il comune faciliterà (poichè pare si tratti di terreni comunali che si debbano dare in permuta) questa permuta, l'Amministrazione potrà trasportare il deposito delle locomotive.

Veda dunque l'onorevole Rota di esercitare la sua influenza, perchè, per una parte almeno di lavori più indispensabili, il comune di Bergamo potrebbe facilitare le cose.

La stessa cosa dico riguardo alla raccomandazione dell'onorevole Cavagnari per la sua Rapallo; così per la stazione di cui ha parlato l'onorevole Nuvoloni, che risponde a tante provenienze in modo che ha bisogno certamente di miglioramenti.

Però io ho sentito ora per la prima volta che l'onorevole Nuvoloni proporrebbe anche un miglioramento relativamente agli orari dei treni. Egli sa quante difficoltà vi siano in questa materia e più volte alcune difficoltà non si sono potute risolvere che convocando i rappresentanti delle varie località insieme per discutere vicendevolmente della questione. Questo sistema è riuscito in parecchi casi e vedrò se anche nel caso attuale si possa applicare.

Per quanto riguarda i miglioramenti richiesti dall'onorevole Cottafavi per le stazioni di Reggio e di Modena, l'onorevole Cottafavi sa che i lavori per la sistemazione del piazzale merci nella stazione di Reggio sono stati già approvati: essi saranno

prossimamente iniziati. Anche per le stazioni di Modena sono stati già appaltati i lavori di restauro generale del fabbricato viaggiatori e dei cessi isolati.

Io dunque metterò tutto il mio buon volere per fare tutto quello che è possibile e spingerò l'Amministrazione da sua parte a fare quanto sarà possibile.

GIRARDINI. E a me non risponde? (*Si ride*).

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Credevo di averle risposto, onorevole Girardini...

GIRARDINI. Tanto sarà lo stesso... (*ilarità*).

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Sta bene, ma io rispondo applicando anche alla stazione di Udine, quello che diceva testè. Certo si tratta di una stazione importantissima, di prima categoria, ciò che non si può disconoscere da alcuno; ma creda pure l'onorevole Girardini che anche la sua raccomandazione, sebbene materialmente mi sia sfuggito di ripetere il suo nome nel rispondere ai vari colleghi, mi sta a cuore come mi stanno a cuore quelle di tutti gli onorevoli colleghi.

PRESIDENTE. Anche quella relativa alla stazione di Sondrio?

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Anche quella per la stazione di Sondrio. (*Si ride*).

PRESIDENTE. L'onorevole Rizza ha facoltà di parlare.

RIZZA. Onorevole ministro, io richiamo la sua attenzione sulle condizioni della stazione ferroviaria di Vittoria sulla linea Siracusa-Licata, la quale pare nata sotto la malefica influenza di una sinistra stella. Essa fu impiantata in tempi, nei quali il vino, che rappresenta i quattro quinti della produzione di quella plaga, si esportava in Francia, imbarcandolo nel vicino sbocco marittimo di Scoglitti, mentre oggi, consumandosi nell'interno dell'isola, tutto il traffico si accentra nell'isola, dimostrandone l'assoluta insufficienza. (*Conversazioni*).

PRESIDENTE. Onorevoli deputati, li prego di recarsi ai loro posti e di far silenzio.

RIZZA. Molti rattoppi, e molti rappezzi sono stati fatti, ma la stazione è sempre deficientissima, e l'ultimo rimedio apportato con la costruzione di un binario morto si può dire che sia stato peggiore del male, perchè si è ostruito un passaggio a livello indispensabile.

Io son di parere che sia necessaria una riforma radicale, se non si vogliono fare delle spese che lascino il tempo che trovano. Prego, perciò, l'onorevole ministro di portare la sua benevola attenzione su questa stazione dalle cui fasi avrei voluto tessere la storia, se la brevità del tempo non me lo vietasse. Devo so'ò ricordare che dà un reddito di due milioni all'anno, e perciò merita di essere tenuta nella debita considerazione, e a me non resta che augurarmi di non averla raccomandata invano.

PRESIDENTE. L'onorevole Pietravalle ha facoltà di parlare.

PIETRAVALLE. Debbo fare all'onorevole ministro una breve raccomandazione.

Sono costretto a rivolgermi a lui, perchè il direttore generale delle ferrovie non riceve deputati e alle lettere e ai promemoria non risponde.

Noi dunque siamo messi in questa dolorosa ed umiliante situazione, di doverci rivolgere al ministro anche per le più piccole cose. (*Movimenti dell'onorevole ministro dei lavori pubblici*). L'onorevole ministro fa segni di diniego, ma è così.

È da due anni che noi stiamo invocando, sul tronco che da Campobasso va ad Isernia, e che è il più importante della linea che congiunge il Molise con Caianello e quindi con Napoli, l'istituzione di un treno merci, se non giornaliero, almeno ogni due giorni.

Ma le nostre invocazioni sono cadute nel nulla. I nostri treni devono funzionare per uomini, per bestie e per merci. Le velocità poi di questi treni non sono che dai 18 ai 24 chilometri al massimo all'ora.

Del nostro materiale ferroviario basta dire che alcuni giorni fa (cose incredibili, che non avvengono in Africa!) si è partiti da Isernia per Campobasso, e non vi era una vettura di prima o seconda classe; erano tutte terze classi. Cose incredibili!

Non dico della lordura del materiale, degli orari pazzeschi, irrazionali. E non c'è modo di far capire quali sono gli interessi locali.

Rivolgo quindi viva raccomandazione al ministro perchè voglia richiamare l'attenzione della Direzione generale delle ferrovie su questo modestissimo voto di quella regione: l'istituzione di un treno merci da Campobasso ad Isernia.

Di quanto possa riguardare gli interessi ferroviari di quella regione, forse avrò occasione di parlare al ministro in occasione di una mia interpellanza sull'argomento.

PRESIDENTE. Prego i colleghi di stare nei termini precisi dei capitoli; altrimenti non si finirà più.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Rispondo all'onorevole Rizza che mi occuperò della stazione di Vittoria sulla linea Catania-Siracusa. Perchè sono giuste le osservazioni che egli ha fatto e legittime le sue aspirazioni, poichè il movimento di quella linea e quindi il movimento anche di quella stazione è aumentato, come è aumentato il movimento anche per tante altre stazioni, onde quella stazione come altre è certamente insufficiente.

Quanto a lei, onorevole Pietravalle, mi occuperò di vedere quali sono le ragioni per le quali non è stato possibile istituire questo treno merci. La separazione del trasporto viaggiatori dal trasporto delle merci, stata fatta su larga scala nelle ferrovie italiane, ove era necessaria e giustificata, non è ancora del tutto compiuta. È una delle riforme fondamentali: è stata questa separazione abbastanza ampliata. Pensino però gli onorevoli colleghi che questa è una delle riforme più costose; è anzi la più costosa perchè bisogna avere in conseguenza di questa riforma la possibilità di treni che non si possono completamente sfruttare.

Ad ogni modo terrò conto della raccomandazione, mi occuperò della cosa e vedrò che cosa si potrà fare.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 5 nella cifra di lire 87,450,000.

Capitolo 6. Forniture, spese ed acquisti, lire 38,820,000 :

A) Forniture dei magazzini, lire 7,630,000;

1) Servizio centrale (VII), lire 51,000;

a) Stampati e cancelleria, lire 35,000;

b) Materie per illuminazione e riscaldamento, lire 8,000;

c) Ricambio del materiale d'inventario, lire 2,000;

d) Materie per pulizia ed usi diversi, lire 6,000.

2) Divisioni, sezioni e riparti, lire 420,000:

a) Stampati e cancelleria, lire 300,000;

b) Materie per illuminazione e riscaldamento, lire 75,000;

c) Ricambio del materiale d'inventario, lire 15,000;

d) Materie per pulizia ed usi diversi, lire 30,000.

- 3) Riparti tecnici, lire 75,000 :
- a) Stampati e cancelleria, lire 5,000;
 - b) Materie per illuminazione e riscaldamento, lire 20,000;
 - c) Ricambio del materiale d'inventario, lire 10,000;
 - d) Materie per pulizia ed usi diversi, lire 40,000.
- A) Stazioni, lire 4,500,000 :
- a) Stampati e cancelleria, lire 1,100,000;
 - b) Materie per illuminazione e riscaldamento delle stazioni e dei piazzali, lire 2,200,000;
 - c) Ricambio del materiale d'inventario, lire 300,000;
 - d) Materie per pulizia ed usi diversi, lire 900,000.
- 5) Depositi del personale viaggiante, lire 124,000 :
- a) Stampati e cancelleria, lire 40,000;
 - b) Materie per illuminazione e riscaldamento, lire 9,000;
 - c) Ricambio del materiale d'inventario, lire 60,000;
 - d) Materiale per pulizia ed usi diversi, lire 15,000.
- 6) Convogli, lire 2,130,000 :
- a) Materie per illuminazione ad olio, lire 400,000;
 - b) Materie per illuminazione a gas, lire 150,000;
 - c) Materie per illuminazione elettrica, compreso il ricambio degli accumulatori, lire 250,000;
 - d) Materie per il servizio di riscaldamento, compreso il ricambio delle scaldine, lire 130,000;
 - e) Ricambio copertoni ed altri attrezzi dei veicoli, lire 1,200,000.
- 7) Materie per il funzionamento e la manutenzione del telegrafo, dei segnali elettrici e degli orologi, lire 330,000 :
- B) Spese dirette, lire 31,190,000 ;
- 1) Servizio centrale (VII), lire 30,000 :
 - a) Illuminazione e riscaldamento, lire 12,000;
 - b) Riparazione del materiale d'inventario, lire 3,000;
 - c) Spese per altri titoli diversi, lire 15,000.
 - 2) Divisioni, sezioni e riparti, lire 240,000:
 - a) Illuminazione riscaldamento, lire 100,000;
 - b) Riparazione del materiale d'inventario, lire 20,000;
 - c) Spese per altri titoli diversi, lire 120,000.
 - 3) Riparti tecnici, lire 120,000:
 - a) Illuminazione e riscaldamento, lire 15,000;
 - b) Riparazione del materiale d'inventario, lire 5,000;
 - c) Spese per altri titoli diversi, lire 100,000.
 - 4) Stazioni, lire 21,250,000 :
 - a) Illuminazione e riscaldamento, lire 2,600,000;
 - b) Riparazione del materiale d'inventario, lire 450,000;
 - c) Manovre con locomotive e con carrelli trasbordatori e per riscaldamento treni (Capitolo 25-B di entrata), lire 14,300,000;
 - d) Manovre ed altri servizi di stazione appaltati, lire 3,300,000;
 - e) Spese per altri titoli diversi, 600,000 lire.
 - 5) Depositi del personale viaggiante, lire 235,000:
 - a) Illuminazione e riscaldamento, lire 15,000;
 - b) Riparazione del materiale d'inventario, lire 30,000;
 - c) Spese per altri titoli diversi, lire 190,000.
 - 6) Convogli, lire 1,615,000 :
 - a) Illuminazione a gas, lire 15,000;
 - b) Illuminazione elettrica, compresa la manutenzione degli accumulatori, lire 1,000,000;
 - c) Riparazione copertoni ed altri attrezzi dei veicoli, lire 250,000;
 - d) Riscaldamento dei treni, lire 350,000.
 - 7) Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni, lire 7,500,000.
 - 8) Compenso all'Amministrazione dei telegrafi dello Stato per la manutenzione delle linee telegrafiche, lire 200,000.
- Capitolo 7. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 1,400,000.
- §. 4 — Servizio commerciale e controllo prodotti.
- Capitolo 8. Personale, lire 5,435,000.
- A) Stabile e in prova — Stipendi e paghe, lire 4,070,000;
- 1) Servizio centrale (VIII), lire 535,000.
 - 2) Controlli prodotti, lire 3,535,000:
- B) Stabile e in prova — Competenze accessorie, lire 1,245,000;
- 1) Servizio centrale (VIII), lire 130,000.
 - 2) Controlli prodotti, lire 1,115,000.
- C) Avventizio — Paghe e competenze accessorie, lire 120,000;
- 1) Servizio centrale (VIII), lire 10,000;
 - 2) Controlli prodotti, lire 110,000.
- Capitolo 9. Forniture, spese ed acquisti, lire 252,000 :
- A) Forniture dei magazzini, lire 145,500.

1) Servizio centrale (VIII), lire 16,000:
 a) Stampati e cancelleria, lire 13,500;
 b) Materie per illuminazione e riscaldamento, lire 500;
 c) Ricambio del materiale d'inventario, lire 500;
 d) Materie per pulizia ed usi diversi, lire 1,500.

2) Controllo prodotti, lire 129,500:
 a) Stampati e cancelleria, lire 115,000;
 b) Materie per illuminazione e riscaldamento, lire 3,000;
 c) Ricambio del materiale d'inventario, lire 1,500;
 d) Materie per pulizia ed usi diversi, lire 10,000.

B) Spese dirette, lire 106.500:

1) Servizio centrale (VIII), lire 12,500:
 a) Illuminazione e riscaldamento, lire 3,500.
 b) Riparazione del materiale d'inventario, lire 2,000.
 c) Spese per altri titoli diversi, lire 7,000.

2) Controllo prodotti, lire 94,000.
 a) Illuminazione e riscaldamento, lire 45,000;
 b) Riparazione del materiale d'inventario, lire 7,500;
 c) Spese per altri titoli diversi, lire 41,500.

§ 5. — *Servizio della navigazione.* — Capitolo 10. Personale, lire 1,176,000;

A) Stabile e in prova — Stipendi e paghe, lire 769,000;

1) Servizio Centrale (IX), lire 120,000;
 2) Uffici esterni ed agenzie, lire 156,000;
 3) Personale di coperta, lire 200,000;
 4) Personale di macchina, lire 250,000;
 5) Personale ausiliario, lire 43,000.

B) Stabile e in prova — Competenze accessorie, lire 289,000:

1) Servizio centrale (IX), lire 20,000;
 2) Uffici esterni ed agenzie, lire 12,000;
 3) Personale di coperta, lire 100,000;
 4) Personale di macchina, lire 140,000;
 5) Personale ausiliario, lire 17,000.

C) Avventizio — Paghe e competenze accessorie, lire 118,000:

1) Servizio centrale (IX), lire »;
 2) Uffici esterni ed agenzie, lire 18,000;
 3) Personale di coperta, lire 30,000;
 4) Personale di macchina, lire 50,000;
 5) Personale ausiliario, lire 20,000.

Capitolo 11. Forniture, spese ed acquisti, lire 2,945,000:

A) Forniture di magazzini, lire 2,940,000:

1) Servizio centrale (IX) — Uffici esterni ed agenzie, lire 10,000.

a) Stampati e cancelleria, lire 6,000;
 b) Materie per illuminazione e riscaldamento, lire 1,000;
 c) Ricambio del materiale, lire 1,000;
 d) Materie per pulizia ed usi diversi, lire 2,000.

2) Piroscafi, lire 2,930,000:

a) Combustibile, lire 2,850,000;
 b) Materie di consumo per le navi, lire 32,000;
 c) Materie di consumo per le macchine, lire 48,000.

B) Spese diverse, lire 5,000:

1) Servizio Centrale (IX) — Uffici esterni ed agenzie, lire 2,500;

2) Piroscafi, lire 2,500.

Capitolo 12. Riparazioni del materiale, lire 400,000:

A) Naviglio, lire 200,000;

B) Macchine, lire 200,000.

Capitolo 13. Indennizzi, *per memoria.*

Capitolo 14. Ancoraggio e spese portuali, lire 214,000.

Capitolo 15. Noleggio di piroscafi (Articolo 5 della legge 5 aprile 1908, n. 111), *per memoria.*

§ 6. — *Servizio della Trazione e del materiale rotabile.* — Capitolo 16. Personale, lire 45,184,000:

A) Stabile e in prova — Stipendi e paghe, 25,300,000:

1) Servizio Centrale (X), lire 1,380,000;
 2) Divisioni, sezioni e riparti, lire 3,460,000;

3) Depositi locomotive (Dirigenza e servizio interno), lire 3,350,000;

4) Condotta locomotive (Macchinisti, fuochisti e funzionari), lire 14,780,000;

5) Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche, macchinisti T. E), lire 400,000;

6) Pulizia, verifica e untura veicoli, lire 1,900,000;

7) Ventilazione delle gallerie, lire 30,000.

B) Stabile e in prova — Competenze accessorie, lire 16,634,000:

1) Servizio Centrale (X), lire 290,000;

2) Divisioni, sezioni e riparti, lire 530 mila;

3) Depositi locomotive (Dirigenza e servizio interno), lire 1,300,000;

4) Condotta locomotive (Macchinisti, fuochisti e funzionanti), lire 13,750,000;

5) Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni cen-

trali elettriche, macchinisti T. E.), lire 250 mila;

6) Pulizia, verifica ed untura veicoli, lire 500,000;

7) Ventilazione delle gallerie, lire 14,000.

C) Avventizio - Paghe e competenze accessorie, lire 3,250,000:

1) Servizio Centrale (X), lire 17,000;

2) Divisioni, sezioni e riparti, lire 40,000;

3) Depositi locomotive (Dirigenza e servizio interno), lire 1,838,000;

4) Condotta locomotive (Macchinisti, fuochisti e funzionanti), lire 400,000;

5) Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi, stazioni centrali elettriche, macchinisti T. E.), lire 50,000;

6) Pulizia, verifica ed untura veicoli, lire 900,000;

7) Ventilazione delle gallerie, lire 5,000.

Capitolo 17. Forniture, spese ed acquisti, lire 68.990,000:

A) Forniture dei magazzini, lire 65,993,000:

1) Servizio centrale (X), lire 93,000:

a) Stampati e cancelleria, lire 71,000;

b) Materie per illuminazione e riscaldamento, lire 8,000(

c) Ricambio del materiale d'inventario, lire 2,000;

d) Materie per pulizia ed usi diversi, lire 12,000.

2) Divisioni, sezioni e riparti, lire 150,000:

a) Stampati e cancelleria, lire 120,000;

b) Materie per illuminazione e riscaldamento, lire 8,000;

c) Ricambio del materiale d'inventario, lire 7,000;

d) Materie per pulizia ed usi diversi, lire 15,000.

3) Locomozione, lire 65,750,000:

a) Stampati e cancelleria, lire 70,000;

b) Materie per illuminazione e riscaldamento locali e piazzali, lire 300,000;

c) Ricambio del materiale d'inventario, lire 120,000;

d) Combustibile per la locomozione a vapore, lire 59,640,000;

e) Materie per untura locomotive e illuminazione esterna dei convogli a vapore, lire 2,750,000;

f) Combustibili e altre materie per stazioni centrali elettriche, lire 800,000;

g) Materie per untura dei locomotori e delle automotrici elettriche, lire 30,000;

h) Materie per untura e pulizia veicoli, lire 450,000;

i) Combustibili e lubrificanti per motori fissi dei depositi e dei rifornitori, lire 400,000;

k) Combustibile e lubrificanti per carrelli trasbordatori delle stazioni e per generatori di vapore per il riscaldamento dei treni, lire 100,000;

l) Combustibili e lubrificanti per motori fissi dei ventilatori delle gallerie, lire 90,000;

m) Materie per usi diversi, lire 1,000,000.

B) Spese dirette, lire 2,997,000:

1) Servizio centrale (X), lire 58,000:

a) Illuminazione e riscaldamento, lire 14,000;

b) Riparazione del materiale di inventario, lire 8,000;

c) Spese per altri titoli diversi, lire 36,000.

2) Divisioni, sezioni e riparti, lire 89,000:

a) Illuminazione e riscaldamento, lire 31,000;

b) Riparazione del materiale di inventario, lire 18,000;

c) Spese per altri titoli diversi, lire 40,000.

3) Locomozione, lire 2,850,000:

a) Illuminazione e riscaldamento locali e piazzali, lire 200,000;

b) Riparazione del materiale d'inventario, lire 160,000;

c) Riparazione al materiale d'inventario delle centrali elettriche, lire 2,000;

d) Pulizia veicoli, lire 3,000;

e) Fornitura e pompatura d'acqua, lire 1,420,000;

f) Energia elettrica fornita da terzi, per memoria;

g) Prestazioni di altre ferrovie, lire 240,000;

h) Spese per altri titoli diversi, lire 700,000;

i) Spese diverse per le centrali elettriche, lire 125,000.

Capitolo 18. Manutenzione del materiale rotabile, lire 63,150,000:

A) Eseguita nelle officine dell'amministrazione (capitoli 49-A e 51-A dell'entrata) lire 43,350,000:

1) Locomotive tenders e automotrici a vapore (escluse le caldaie), lire 15,500,000;

2) Caldaie per locomotive e per automotrici a vapore, lire 8,000,000;

3) Carozze, lire 100,000,000;

4) Bagagliai, lire 1,350,000;

5) Carri, lire 8,000,000;

6) Locomotori elettrici ed automotrici elettriche (esclusa l'apparecchiatura elettrica), lire 250,000;

7) Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici, lire 250,000.

B) Pagamenti per riparazioni eseguite dall'industria privata, lire 18,900,000:

- 1) Locomotive, tenders e automotrici a vapore (escluse le caldaie), lire 2,200,000;
- 2) Caldaie per locomotive e per automotrici a vapore, lire 1,200,000;
- 3) Carrozze, lire 3,000,000;
- 4) Bagagliai, lire 500,000;
- 5) Carri, lire 12,000,000;
- 6) Locomotori elettrici ed automotrici elettriche (esclusa l'apparecchiatura elettrica), *per memoria*;
- 7) Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici, *per memoria*.

C) Lavori, somministrazione di materiale e prestazioni dell'Amministrazione per riparazioni eseguite dall'industria privata, lire 900,000:

- 1) Locomotive, tenders e automotrici a vapore (escluse le caldaie), lire 200,000;
- 2) Caldaie per locomotive e per automotrici a vapore, lire 500,000;
- 3) Carrozze, lire 70,000;
- 4) Bagagliai, lire 10,000;
- 5) Carri, lire 120,000;
- 6) Locomotori elettrici ed automotrici elettriche (esclusa l'apparecchiatura elettrica), *per memoria*;
- 7) Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici, *per memoria*.

§ 7. — Servizio del Mantenimento e della Sorveglianza. — Capitolo 19. Personale, lire 41,956,000.

A) Stabile e in prova — Stipendi e paghe, lire 26,100,000:

- 1) Servizio centrale (XI), lire 1,250,000;
- 2) Divisioni, sezioni e riparti, 7,155,000 lire;
- 3) Sorveglianza della linea, lire 9,000,000;
- 4) Manutenzione della linea, lire 8,000,000;
- 5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica, lire 95,000;
- 6) Operai, lire 600,000.

B) Stabile e in prova — Competenze accessorie, lire 5,545,000:

- 1) Servizio centrale (XI), lire 260,000;
- 2) Divisioni, sezioni e riparti, 1,200,000 lire;
- 3) Sorveglianza della linea, lire 1,550,000;
- 4) Manutenzione della linea, lire 2,145,000;
- 5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica, lire 40,000;
- 6) Operai, lire 350,000.

C) Avventizio — Paghe e competenze accessorie, lire 10,311,000:

- 1) Servizio centrale (XI), lire 20,000;
- 2) Divisioni, sezioni e riparti, lire 220,000;
- 3) Sorveglianza della linea, lire 1,520,000;

4) Manutenzione della linea, lire 8,256,000

5) Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica, lire 45,000;

6) Operai, lire 250,000.

Capitolo 20. Forniture, spese ed acquisti, lire 3,482,000:

A) Forniture di magazzino, lire 2,153,500:

1) Servizio centrale (XI), lire 79,500:

a) Stampati e cancelleria, lire 50,000;

b) Materie per illuminazione e riscaldamento, lire 20,000;

c) Ricambio del materiale d'inventario, lire 2,000;

d) Materie per pulizia ed usi diversi, lire 7,500;

2) Divisioni, sezioni e riparti, lire 364,000:

a) Stampati e cancelleria, lire 265,000;

b) Materie per illuminazione e riscaldamento, lire 50,000;

c) ricambio di materiale d'inventario, lire 9,000;

d) Materie per pulizia ed usi diversi, lire 40,000;

3) Linea, lire 1,710,000;

a) Materie per illuminazione e riscaldamento, lire 740,000;

b) Ricambio del materiale d'inventario, lire 355,000;

c) Materie per pulizia ed usi diversi, lire 615,000.

B) Spese dirette, lire 1,328,500:

1) Servizio centrale (XI), lire 73,500:

a) Illuminazione e riscaldamento, lire 18,000;

b) Riparazione del materiale d'inventario, lire 36,000;

c) Spese per altri titoli diversi, lire 19,500;

2) Divisioni, sezioni e riparti, lire 215,000:

a) Illuminazione e riscaldamento, lire 125,000;

b) Riparazione del materiale d'inventario, lire 20,000;

c) Spese per altri titoli diversi, lire 70,000;

3) Linea, lire 1,040,000:

a) Illuminazione e riscaldamento, lire 40,000;

b) Riparazione del materiale d'inventario, lire 260,000;

c) Sgombro neve, lire 400,000;

d) Spese per titoli diversi, lire 340,000.

Capitolo 21. Manutenzione della linea, lire 18,510,000.

A) Forniture di magazzino, lire 13,340,000:

1) Corpo stradale, chiusure e piantagioni, lire 400,000;

2) Ponti, viadotti, ecc., lire 40,000;

- 3) Gallerie, lire 10,000;
- 4) Fabbricati e dipendenze, lire 100,000;
- 5) Meccanismi fissi e condotte d'acqua, lire 485,000;
- 6) Massicciata, lire 75,000;
- 7) Traverse e legnami d'armamento, comprese le traverse, in ferro ed in cemento, lire 12,200,000;
- 8) Impianti fissi per trazione elettrica, lire 30,000.

B) Spese dirette, lire 5,170,000:

- 1) Corpo stradale, chiusure e piantagioni, lire 530,000;
- 2) Ponti, viadotti, ecc., lire 420,000;
- 3) Gallerie, lire 50,000;
- 4) Fabbricati, ecc., lire 3,100,000;
- 5) Meccanismi fissi ecc., lire 350,000;
- 6) Massicciata, lire 470,000;
- 7) Traverse e legnami d'armamento, lire 230,000;
- 8) Impianti fissi per trazione elettrica, lire 20,000.

§ 8. *Navigazione dello Stretto di Messina.*

— Capitolo 22. Personale, lire 350,000:

- A) Stabile e in prova — Stipendi e paghe, lire 100,000;
- B) Stabile e in prova — Competenze accessorie, lire 130,000;
- C) Avventizio — Paghe e competenze accessorie, lire 120,000.

Capitolo 23. Forniture, spese ed acquisti, lire 258,500.

A) Forniture dei magazzini, lire 236,500:

- 1) Combustibile e lubrificanti, lire 190,000;
- 2) Materie per manutenzione e riparazione piroscafi, lire 30,000;
- 3) Ricambio del materiale d'inventario, lire 2,500;
- 4) Materie per la manutenzione degli approdi, lire 2,000;
- 5) Materie per pulizia e per usi diversi, lire 12,000.

B) Spese dirette, lire 22,000.

- 1) Riparazione e manutenzione piroscafi, lire 12,000;
- 2) Riparazione materiale d'inventario, lire 500;
- 3) Manutenzione degli approdi, 1,500 lire;
- 4) Spese per altri titoli diversi, lire 8,000.

§ 9. *Spese generali dell'Amministrazione.* — Capitolo 24. Consiglio generale e Commissioni compartimentali del traffico (articolo 61 della legge 7 luglio 1907, numero 429), lire 10,000.

Capitolo 25. Forniture dei magazzini, lire 1,080,000:

- A) Avvisi, orari e pubblicazioni diverse, lire 825,000;
- B) Biglietti per viaggiatori, lire 240,000.
- C) Materie impiegate in campioni e prove, lire 15,000.

Capitolo 26. Imposte e tasse, 3,130,000 lire.

- A) Imposta erariale e sovrainposta sui terreni e fabbricati, lire 1,600,000;
- B) Imposte e tasse diverse, lire 60,000;
- C) Imposta di ricchezza mobile, a carico dell'esercizio, sulle competenze del personale (articolo 19 della legge 22 aprile 1905, n. 137, lire 1,470,000.

Capitolo 27. Contributo al fondo pensioni e sussidi, lire 25,652,000.

- A) Contributo in rapporto agli assegni del personale (articoli 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, numero 418) (capitolo 54 dell'entrata), lire 15,050,000;

- B) Contributo in rapporto agli assegni del personale di navigazione (articoli 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, numero 418) (capitolo 54 dell'entrata), lire 52,000;

- C) Quota del 2 per cento sul prodotto lordo del traffico (articolo 3 della legge 9 luglio 1908, numero 418) (capitolo 55 dell'entrata), lire 10,505,000;

- D) Quota del 2 per cento sul prodotto lordo della navigazione (articolo 3 della legge 9 luglio 1908, numero 413) (capitolo 55 dell'entrata), lire 45,000.

Capitolo 28. Spese per assegni e indennità diverse al personale, lire 2,240,000.

- A) Assegni di disponibilità, lire 10,000;
- B) Quota di compartecipazione nella spesa delle forniture di vestiario, 660,000 lire;

- C) Indennità di legge al personale operaio ed alle rispettive famiglie per inabilità permanente o per morte in conseguenza d'infortunio sul lavoro (articolo 5 della legge 9 luglio 1908, numero 418), lire 1,500,000;

- D) Pensioni di grazia concesse dalle amministrazioni precedenti, lire 20,000;

- E) Quote di pensioni o di indennità spettanti al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (articolo 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332), lire 20,000;

- F) Quote di pensioni o d'indennizzi spettanti al personale di navigazione proveniente dalla R. Marina (articolo 10 della legge 5 aprile 1908, n. 111 e articoli 8 e 9 della legge 25 giugno 1909, n. 372), per memoria;

G) Premi di assicurazione di avventizi alla Cassa nazionale invalidità e vecchiaia, lire 30,000.

Capitolo 29. Assegni di esonero (articolo 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 425,000.

Capitolo 30. Gratificazioni, lire 1,000,000.

Capitolo 31. Oblazioni e sussidi al personale, lire 800,000.

Capitolo 32. Spese per il terremoto 1908, lire 125,000:

A) Soccorsi al personale e famiglie, lire 50,000;

B) Sostituzione o riparazione di materiali distrutti o avariati, lire 50,000;

C) Trasporti di persone o di cose, lire »;

D) Diversi, lire 25,000.

Capitolo 33. Spese per il servizio sanitario (articolo 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 1,272,000:

A) A totale carico dell'Amministrazione ferroviaria, lire 752,000;

B) In comune col fondo pensioni e sussidi, lire 520,000.

Capitolo 34. Spese giudiziali e contenziose, lire 500,000.

Capitolo 35. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino, lire 1,170,000.

Capitolo 36. Indennizzi per danni alle persone ed alle proprietà a causa dell'esercizio od in seguito ad infortuni, lire 1,500,000.

Capitolo 37. Provvigione alle agenzie italiane ed estere per la vendita di biglietti di viaggio, lire 1,020,000.

Capitolo 38. Spese per la sorveglianza dei trasporti, lire 70,000.

Capitolo 39. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre amministrazioni, lire 1,750,000.

Capitolo 40. Compensi alle ferrovie estere per il servizio dei loro treni, fra le stazioni internazionali ed il confine, lire 800,000.

Capitolo 41. Spese eventuali, 1,650,000 lire:

A) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con ditte, imprese agenzie, ecc., lire 125,000;

B) Premi ai fornitori per anticipata consegna di materiali o per ultimazione di lavori, lire 50,000;

C) Differenza di cambio, lire 560,000;

D) Addebito di deficienze giustificate e deprezzamenti nelle scorte di magazzino (capitolo 46-C dell'entrata), lire 500,000;

E) Premi di assicurazione contro gli incendi, lire 5,000;

F) Concorso nelle spese degli Uffici internazionali di liquidazione dei trasporti, lire 10,000;

G) Diverse, lire 400,000.

§ 10. *Servizi secondari.* — Capitolo 42. Servizi accessori ad impresa od in economia, lire 640,000:

A) Spese per il servizio di affissione nelle stazioni e nei treni, lire 45,000;

B) Spese per le rivendite dei libri e giornali, lire 335,000;

C) Quota dovuta all'impresa per noleggio cuscini, lire 200,000;

D) Spese per il servizio dei *camions* automobili, lire 10,000;

E) Recapito telegrammi per espresso, lire 5,000;

F) Diversi, lire 35,000;

G) Forniture di magazzino per i servizi accessori in economia, lire 10,000.

Capitolo 43. Servizi speciali marittimi di Venezia (Traghetto — Magazzini generali — Tiraggio — Punto franco — Manipolazioni merci — Officina elettrica) e della gestione marittima di Molovecchio (Manipolazioni e servizi diversi per conto terzi), lire 4,737,000.

A) Personale stabile e in prova — Stipendi e paghe, lire 110,000;

B) Personale stabile e in prova — Competenze accessorie, lire 32,000;

C) Personale avventizio — Paghe e competenze accessorie, lire 265,000;

D) Forniture di magazzino, lire 120,000.

E) Energia elettrica, lire 110,000;

F) Manutenzione materiale e spese diverse, lire 4,100,000.

Capitolo 44. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri (articolo 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553), *per memoria.*

Sezione II. — *Spese complementari.* — (Articolo 14 della legge 19 luglio 1906, n. 362; articolo 20, primo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372). — Capitolo 45. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (cap. 33 e 34 dell'entrata), lire 3,628,000.

A) Spese per lavori a contratto ed in economia, lire 3,200,000;

B) Forniture di magazzino, lire 140,000;

C) Trasporti, lire 70,000;

D) Espropriazioni, lire 90,000;

E) Spese diverse, lire 128,000.

Capitolo 46. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (cap. 35 dell'entrata), lire 7,422,000.

- A) Forniture di magazzino, lire 7,110,000;
B) Trasporti, lire 312,000.

Capitolo 47. Rinnovamento del materiale rotabile (cap. 36 e 41 dell'entrata), lire 13,117,000.

Capitolo 48. Rinnovamento dei galleggianti (articolo 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (cap. 37 dell'entrata), lire 600,000.

Sezione III. — *Spese accessorie.* — (Articolo 20, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429 modificata dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372). — § 1. — *Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.* — Capitolo 49. Annualità dovuta al tesoro per interessi ed ammortamento, lire 65,847,629.33:

A) del valore del materiale rotabile e d'esercizio consegnato alle ferrovie dello Stato e del valore della dotazione iniziale di magazzino (articolo 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261), lire 23,095,979.21;

B) delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 2,357,402.76;

C) delle somme fornite per spese patrimoniali (articolo 1 della legge 23 dicembre 1906, n. 638), lire 40,394,247.36.

Capitolo 50. Interessi sulle somme pagate dal tesoro con mezzi ordinari di tesoreria (articolo 3 capoverso, della legge 23 dicembre 1906, n. 638), lire 550,000;

A) per le liquidazioni delle gestioni ferroviarie sociali, *per memoria*;

B) per aumenti della dotazione di magazzino, *per memoria*;

C) per spese patrimoniali, lire 550,000;

D) per materiali di navigazione, *per memoria*.

Capitolo 51. Annualità dovute al tesoro per interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (art. 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111), lire 644,466.67.

Capitolo 52. Assegnazione al fondo di riserva per le spese impreviste in ragione di 6 milioni di lire all'anno (art. 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372), lire 6 milioni.

Capitolo 53. Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste, delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (art. 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 15,192,000.

Capitolo 154. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione, lire 1 milione 200,000.

Capitolo 55. Contributo per le spese della Corte dei conti (art. 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361), lire 120,000.

Capitolo 56. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 19-C dell'entrata), lire 1,800,404.

Capitolo 57. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto, *per memoria*.

§ 2. *Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.* — Capitolo 58. Contributo al Consorzio per l'industria zolfifera siciliana (art. 17 della legge 15 luglio 1906, n. 333), lire 850,000.

Capitolo 59. Versamento al tesoro dell'avanzo della gestione (art. 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, n. 137), lire 40,000,000.

Titolo II. — *Parte straordinaria.* (Articolo 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429). —

Capitolo 60. Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi, lire 100,000:

A) Lavori a contratto ed in economia, lire 70,000;

B) Forniture di magazzino, lire 10,000;

C) Trasporti, lire 1,000;

D) Studi, dirigenza e sorveglianza, lire 5,100;

E) Diverse, lire 13,800.

Capitolo 61. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione al 1° luglio 1905, *per memoria*;

A) delle linee, *per memoria*;

B) del materiale rotabile, *per memoria*.

Capitolo 62. Acquisto di materiale rotabile, lire 70,000,000:

A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc., lire 68,800,000;

B) Studi, dirigenza e sorveglianza, lire 1,200,000.

Capitolo 63. Acquisto di galleggianti per lo stretto di Messina (Cap. 41-D dell'entrata), lire 100,000:

A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc., lire 95,000;

B) Studi, dirigenza e sorveglianza, lire 5,000.

Capitolo 64. Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti, *per memoria*:

A) Materiale rotabile, *per memoria*:

1) in servizio, »

2) in occasione di rinnovamento, »

B) Galleggianti per lo stretto di Mes-
sina, *per memoria*:

1. in servizio, »;
2. in occasione di rinnovamento, ».

Capitolo 65. Materiale di esercizio in au-
mento di dotazione (Cap. 41-C dell'entrata),
lire 12,000,000:

A) Forniture di magazzino, lire 1,000,000;

B) Acquisti diretti e spese accessorie,
lire 11,000,000;

Capitolo 66. Lavori in conto patrimoniale
(Cap. 41-A, B e C dell'entrata), lire 80,917,000:

A) Lavori a contratto ed in economia,
lire 52,000,000;

B) Forniture di magazzino, lire 18 mi-
lioni;

C) Espropriazioni, lire 4,417,000;

D) Trasporti, lire 2.000,000;

E) Studi, dirigenza e sorveglianza, lire
4,000,000;

F) Diverse, lire 500,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Ne-
grotto.

NEGROTTA. Colgo occasione da questo
capitolo per unirmi al voto espresso dal-
l'onorevole Viazzi che, come per le altre
opere pubbliche, venga fatto un elenco di
tutte le opere ferroviarie che sono in corso,
perchè così si potrà sapere più chiaramente
quali somme sono state spese e quali si do-
vranno ancora spendere per esse.

L'onorevole ministro immagina già la
questione su cui intendo brevemente tratte-
nerlo, perchè ne ho fatto altra volta oggetto
di una interrogazione; intendo parlare del
completamento delle officine ferroviarie nel-
la città di Voghera, in relazione alle quali il
comune ha già speso circa un milione di
lire. La città dunque si trova in disimborso
di questo ingente capitale e a non avere
ancora uno di quegli operai che gli erano
stati promessi in numero da 1,200 a 1,500.

Questo stato di cose dura da molto tempo;
si continua a dire che si studia, che fra poco
si provvederà, ma non si mantiene quanto è
stato promesso; e non è il solo inconve-
niente. Tutti sanno che le riparazioni ai carri
vengono meglio fatte in economia che non
quando sono affidate all'industria privata:
orbene questo accadrà, che nel momento,
in cui, per l'aumentata dotazione di veicoli,
più necessarie sarebbero le Officine a Vo-
ghera, queste non saranno pronte.

C'è del resto qualche cosa di ben più
alto che non sia l'interesse della città, ed è
l'impegno contrattuale e morale assunto
dall'Amministrazione delle ferrovie verso la
città stessa; e non è bello che la città debba

diffidare degli impegni presi dallo Stato.
Spero dunque che l'onorevole ministro vorrà
darmi in proposito una risposta che ci assi-
curi che le Officine ferroviarie di Voghera
saranno presto in condizione di rendere
utile lavoro.

PRESIDENTE. Aveva chiesto di par-
lare anche l'onorevole Cannavina; ma non
è presente.

Ha facoltà di parlare l'onorevole mini-
stro dei lavori pubblici.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho
fatto osservare all'onorevole Viazzi, a pro-
posito dell'osservazione fatta dall'onorevole
Negrotto, quanta perdita di tempo e quanta
somma di lavoro porterebbe agli uffici la
compilazione di quell'elenco a cui egli ha
accennato.

Per quanto poi riguarda le officine di
Voghera posso assicurare l'onorevole Ne-
grotto che fra breve ne sarà appaltato an-
che il secondo gruppo; e mi pare che da
questa risposta egli possa essere soddisfatto.

In quanto poi al sottopassaggio, che è
certamente una cosa molto importante, nel
maggio ultimo scorso sono state fatte an-
cora delle trattative col comune. A ogni
modo io terrò conto della sua raccoman-
dazione, di cui riconosco la verità e la giu-
stizia, e spero (dico spero perchè in questa
materia l'onorevole Negrotto comprenderà
che non posso dare assicurazioni più for-
mali) che si possano, entro il 1911, comin-
ciare i lavori.

PRESIDENTE. Non essendovi altre os-
servazioni, il capitolo 66 resta approvato in
lire 80,917,000.

Capitolo 67. Miglioramenti alle linee ed
agli armamenti:

A) Lavori a contratto ed in economia,
per memoria;

B) Forniture di magazzino, *per memoria*;

C) Espropriazioni, *per memoria*;

D) Trasporti, *per memoria*;

E) Studi, dirigenza e sorveglianza; *per
memoria*;

F) Diverse, *per memoria*.

Anche su questo capitolo ha chiesto di
parlare l'onorevole Negrotto. Ne ha facoltà.

NEGROTTA. Ringrazio l'onorevole mi-
nistro per l'affidamento dato per la sollecita
costruzione delle Officine di Voghera, e gli
faccio presente al tempo stesso la neces-
sità che lo schema di contratto già appro-
vato dal Consiglio comunale di Voghera,
relativo al sottopassaggio, schema presen-
tato dalle ferrovie, non venga alterato nella
clausola che fa obbligo all'Amministrazione

delle ferrovie di cominciare i lavori nel 1911, in quanto che la città, che è ora disposta a spendere 140 mila lire per il sottopassaggio, potrebbe, se si facesse aspettare, mutare proposito.

PRESIDENTE. Anche l'onorevole D'Oria ha chiesto di parlare su questo capitolo. Ne ha facoltà.

D'ORIA. Io richiamo più che telegraficamente l'attenzione dell'onorevole ministro sopra una questione d'ordine generale, non locale, nei riguardi dell'ordinamento delle nostre ferrovie. Intendo accennare alla questione dei passaggi a livello.

Riconosco che in gran parte d'Italia, per speciali condizioni topografiche, essi non possono essere aboliti; ma ritengo pure che l'amministrazione delle ferrovie dovrebbe preoccuparsi seriamente dei gravi danni che il commercio risente, in quanto che fra noi i treni subiscono spesso dei ritardi lunghissimi e si vedono alle barriere dei passaggi a livello numerosi carriaggi che restano fermi per lunghe e lunghe ore, attendendo il libero transito.

Quando si pensi che il tempo è moneta, è da concludere che l'Amministrazione delle ferrovie potrebbe e dovrebbe fare qualche sacrificio per eliminare questo gravissimo inconveniente fornendo i passaggi a livello degli opportuni apparecchi di segnalazione, o comunque di quei mezzi che tecnicamente possano essere ritenuti opportuni, eliminando quei danni, che hanno mosso i reclami di molte regioni italiane, e specialmente della Liguria, dove il traffico è più intenso, dove contro l'inerzia delle ferrovie insorgono invano le rappresentanze amministrative e commerciali.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. La questione dei sottopassaggi, l'onorevole D'Oria lo sa, come lo sanno tutti i colleghi, è una questione grave e che a me sta molto a cuore. Io me ne sono già occupato ed ho già domandato del e informazioni.

Si stanno esaminando vari progetti e si vedrà quel che si potrà fare; ma, ripeto, è una questione gravissima poichè essa si risolve in una enorme spesa a cui non si può provvedere certamente con gli stanziamenti ordinari; e bisognerà ricorrere non solo a studi, ma anche a provvedimenti speciali.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 67 resta approvato, *per memoria*.

Capitolo 68. Spese di primo impianto per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capoverso dell'articolo 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111), *per memoria*).

Titolo III. — *Magazzini ed officine.* — § 1. *Gestione autonoma dei magazzini (Articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429).* —

Capitolo 69. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (capitoli 45 e 46 dell'entrata), lire 205,306,000:

A) Acquisti di scorte, lire 110,000,000;

B) Spese accessorie d'acquisto (ricevimento, dogana, trasporti), lire 15,000,000;

C) Versamenti dalle officine di materie lavorate, lire 44,000,000;

D) Versamenti dalle officine e dai servizi di materie esuberanti, o fuori d'uso, lire 30,000,000;

E) Addebiti diversi per eccedenze e simili, lire 5,206,000;

F) Vestiario, lire 1,100,000.

Capitolo 70. Pagamenti e rimborsi in conto scorte (capitolo 47 dell'entrata), *per memoria*:

A) Acconti sulle forniture in corso, *per memoria*;

B) Pagamenti in conto acquisti da regolare, *per memoria*,

C) Rimborso ai fornitori di ritenute per garanzia, *per memoria*.

Capitolo 71. Reintegro dei prelevamenti dal fondo di riserva delle spese imprevedute, per aumento temporaneo delle scorte (articolo 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429), *per memoria*.

§ 2. *Officine.* — Capitolo 72. Spese per lavori delle officine staccate dai depositi (capitolo 49 dell'entrata), lire 86,250,000.

A) Personale pagato a ruolo mensile, lire 2,900,000:

1. Stabile e in prova — Stipendi e paghe, lire 2,525,000;

2. Stabile e in prova — Competenze accessorie, lire 360,000;

3. Avventizio — Paghe e competenze accessorie, lire 15,000.

B) Personale pagato a quindicina, lire 18,150,000:

1. Stabile e in prova — Stipendi e paghe, lire 10,470,000;

2. Stabile e in prova — Competenze accessorie, lire 6,030,000;

3. Avventizio — Paghe e competenze accessorie, lire 1,650,000;

C) Forniture di magazzino, lire 45,000,000.

D) Pagamenti per lavori affidati all'industria privata, lire 18,900,000;

E) Spese diverse, lire 1,300,000.

Capitolo 73. Materiali di scorta; materie ricevute (capitolo 45-E e 50 dell'entrata), lire 20,000,000:

A) Scorte fisse per le officine annesse ai depositi e per le squadre di rialzo, lire 7,000,000;

B) Parco salemontate e carrelli per veicoli, lire 12,500,000;

C) Navigazione, lire 500,000.

Capitolo 74. Spese per lavori delle officine annesse a depositi e delle squadre di rialzo (capitolo 51 dell'entrata), lire 30,200,000:

A) Personale pagato a ruolo mensile, lire 1,300,000:

1. Stabile e in prova - Stipendi e paghe, lire 795,000;

2. Stabile e in prova - Competenze accessorie, lire 270,000;

3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie, lire 235,000.

B) Personale pagato a quindicina, lire 8,400,000:

1. Stabile e in prova - Stipendi e paghe, lire 4,090,000;

2. Stabile e in prova - Competenze accessorie, lire 2,670,000;

3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie, lire 1,640,000.

C) Forniture di magazzino, lire 20,000,000;

D) Spese diverse, lire 500,000.

Capitolo 75. Spese per lavori delle officine del mantenimento (capitolo 52 dell'entrata), lire 2,410,000.

A) Personale pagato a ruolo mensile, lire 510,000:

1. Stabile e in prova - Stipendio e paghe, lire 210,000;

2. Stabile e in prova - Competenze accessorie, lire 140,090;

3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie, lire 160,000.

B) Personale pagato a quindicina, lire 150,000:

1. Stabile e in prova - Stipendio e paghe, lire 100,000;

2. Stabile e in prova - Competenze accessorie, lire 25,000;

3. Avventizio - Paghe e competenze accessorie, lire 25,000.

C) Forniture di magazzino, lire 1,600,000.

D) Spese diverse, lire 150,000.

Titolo IV. — *Gestione del fondo pensioni e sussidi.* (Legge 9 luglio 1908, n. 408). —

Capitolo 76. Pensioni, lire, 26,000,000.

Capitolo 77. Sussidi, lire 100,000.

Capitolo 78. Concorso nelle spese del servizio sanitario (Capitolo 16-B dell'entrata), lire 250,000.

Capitolo 79. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (Articolo 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 20,750,600.

Capitolo 80. Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (Capitolo 58 dell'entrata), lire 11,000.

Titolo V. — *Gestione delle case economiche per i ferrovieri* (Legge 14 luglio 1907, n. 553). — *Patrimonio.* — Capitolo 81. Spese per acquisto e costruzione di case economiche per ferrovieri (Articolo 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (Capitolo 59 dell'entrata), *per memoria.*

Gestione. — Capitolo 82. Annualità per quota di ammortamento in 80 anni e interessi dei capitali investiti nella costruzione ed acquisto di case economiche (Capitolo 32 dell'entrata), *per memoria:*

A) Quota di ammortamento, *per memoria;*

B) Interessi, *per memoria.*

Capitolo 83. Riparazioni ordinarie, *per memoria.*

Capitolo 84. Imposte e sovrimeposte, *per memoria.*

Capitolo 85. Spese di amministrazione e custodia, *per memoria.*

Capitolo 86. Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile, *per memoria.*

Capitolo 87. Riparazioni straordinarie, *per memoria.*

Capitolo 88. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (articolo 50 del regolamento approvato col regio decreto 10 maggio 1908, n. 233), *per memoria.*

Capitolo 89. Versamenti alla Cassa Depositi e Prestiti delle somme per la costituzione del fondo di riserva (secondo capoverso dell'articolo 10 del regolamento approvato col regio decreto 10 maggio 1908, n. 233), *per memoria:*

A) per temporanee esenzioni di imposte e sovrimeposte, *per memoria;*

B) eccedenze attive dei bilanci, *per memoria.*

Titolo VI. — *Operazioni per conto di terzi.*

— § 1. *Operazioni attinenti ai trasporti.* — Capitolo 90. Restituzione di depositi a garanzia (capitolo 63 dell'entrata), lire 5,700,000:

A) per richiesta di vagoni, lire 1,100,000;

B) per biglietti d'abbonamento, lire 1,100,000;

C) per affrancazione di tasse di porto e di dogana, lire 3,500,000.

Capitolo 91. Tasse doganali e somme anticipate ai mittenti (capitolo 64 dell'entrata), lire 80,000,000.

Capitolo 92. Pagamento di assegni sulle merci (capitolo 65 dell'entrata), 180,000,000 di lire.

Capitolo 93. Erogazione delle eccedenze di tassazione sui trasporti, lire 8,000,000 :

A) per errori rilevati nella revisione (capitolo 66-A dell'entrata), lire 3,300,000;

B) in seguito a reclamo o per convenzione (cap. 66-B dell'entrata), lire 4,700,000.

Capitolo 94. Reintegro delle deficienze di tassazione e di altre differenze contabili (capitolo 67 dell'entrata), lire 20,000,000.

Capitolo 95. Erogazione delle tasse di presa e consegna a domicilio (capitolo 68 dell'entrata), lire 1,100,000.

Capitolo 96. Erogazione dei prodotti dei tronchi in esercizio speciale, lire 785,000 :

A) Confine francese - Modane (Capitolo 69-A dell'entrata), lire 600,000;

B) Cerignola Campagna - Cerignola città (capitolo 69-B dell'entrata), lire 125,000;

C) Desenzano - Lago di Garda (capitolo 69-C dell'entrata), lire 60,000.

Capitolo 97. Erogazione delle somme introitate per conto di Amministrazioni in servizio cumulativo (capitolo 70 dell'entrata), lire 76,500,000 :

A) Per trasporti in servizio cumulativo, lire 75 000,000 ;

B) Per tasse estere in sospenso, lire 1,500,000.

Capitolo 98. Addebito alle Amministrazioni in servizio cumulativo delle somme da esse introitate per conto delle ferrovie dello Stato (capit. 71 dell'entrata), lire 70,000,000.

Capitolo 99. Trasporti fatti in conto corrente ad Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse, in base a speciali convenzioni (capitolo 72 dell'entrata), lire 22.500,000 :

A) Ministero delle finanze, lire 2.500.000;

B) Ministero della guerra, lire 2,500,000;

C) Amministrazioni e Ditte diverse, lire 17,500,000.

§ 2. — *Operazioni attinenti al personale.*

— Capitolo 100. Erogazione delle ritenute per sequestri e cessioni sulle competenze del personale (Capitolo 73 dell'entrata), lire 8,000,000.

Capitolo 101. Anticipazioni e addebiti (Capitolo 74 dell'entrata), lire 3,000,000.

Capitolo 102. Forniture in conto massa vestiario e restituzione del fondo individuale (Capitolo 75 dell'entrata), lire 2,000,000.

Capitolo 103. Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di sti-

pendi (Articolo 11 della legge 30 giugno 1908, n. 335, modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372) (Capitolo 76 d'entrata), lire 300,000:

A) Pagamenti e riscatto di cessioni a carico del fondo, lire 200,000;

B) Rimborsi di ritenute fatti ad agenti collocati a riposo, lire 5,000;

C) Contributo alle spese d'Amministrazione, lire 25,000;

D) Versamenti alla Cassa depositi e prestiti, lire 70,000.

Capitolo 104. Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni di salari (Articolo 8 della legge 13 luglio 1910, n. 444) (Capitolo 77 d'entrata), lire 300,000:

A) Pagamenti e riscatto di cessioni a carico del fondo, lire 150,000;

B) Rimborsi di ritenute fatti ad agenti collocati a riposo, lire 1,000;

C) Contributo alle spese d'Amministrazione, lire 25,000;

D) Versamenti alla Cassa depositi e prestiti, lire 124,000.

Capitolo 105. Erogazione delle somme versate dalle controparti per competenze di avvocato e procuratore poste a loro carico nei giudizi sostenuti dal servizio legale dell'Amministrazione ferroviaria (Articolo 42, 45 e 46 delle norme per il riordinamento e funzionamento del servizio legale approvate con regio decreto 10 maggio 1908, n. 280) (capitolo 78 dell'entrata), *per memoria.*

§ 3. — *Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.* — Capitolo 106. Ministero dei lavori pubblici - Spese per studi, dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collando delle costruzioni (articolo 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (capitolo 79 dell'entrata), lire 4,000,000 :

A) Personale, lire 2,980,000 ;

B) Stampati e cancelleria, lire 40,000 ;

C) Manutenzione del mobiliare e di altri oggetti d'inventario, lire 10,000 ;

D) Pigione e manutenzione di locali, lire 100,000 ;

E) Illuminazione e riscaldamento, lire 20,000 ;

F) Spese di campagna e diverse, lire 170,000 ;

G) Quota spese del servizio centrale XII, lire 500,000 ;

H) Quota spese generali dell'Amministrazione, lire 180,000.

Capitolo 107. Ministero dell'interno - Spese per lavori eseguiti per conto del-

l'Amministrazione dell'interno (capitolo 80 dell'entrata, lire 160,000 :

A) Riparazioni vetture cellulari, lire 20,000 ;

B) Impianti, prestazioni e forniture diverse, lire 140,000.

Capitolo 108. Ministero della guerra - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione militare (capitolo 81 dell'entrata), lire 75,000 :

A) Riparazioni attrezzi per trasporti di truppe, lire 15,000 ;

B) Impianti diversi, lire 630,000 ;

C) Esercizio linee, lire 105,000.

Capitolo 109. Ministero delle poste e dei telegrafi - Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (capitolo 82 dell'entrata), lire 4,500,000 :

A) Riparazione vetture postali, lire 250,000 ;

B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali, lire 450,000 ;

C) Trasporto valigie ed effetti postali, lire 3,620,000 ;

D) Impianti, prestazioni e forniture diverse, lire 180,000.

Capitolo 110. Spese per lavori eseguiti per conto del Consorzio del porto di Genova (articolo 106 del regolamento approvato con regio decreto 25 giugno 1903, n. 261) (capitolo 83 dell'entrata), lire 300,000.

Capitolo 111. Pagamenti fatti per conto delle cessate gestioni (capitolo 84 dell'entrata), *per memoria* :

A) Comitato di stralcio ex-Alta Italia, *per memoria* ;

B) Rete Mediterranea, *per memoria* ;

C) Rete Adriatica, *per memoria* ;

D) Rete Sicula, *per memoria* ;

E) Ferrovie Meridionali, *per memoria* ;

F) Linea Palermo-Marsala-Trapani, *per memoria*.

Capitolo 112. Lavori e prestazioni per conto di amministrazioni diverse e per privati (Capitolo 85 dell'Entrata), *per memoria*.

Capitolo 113. Servizio delle costruzioni (Capitolo 86 dell'Entrata), *per memoria*.

A) Servizio centrale, *per memoria* :

1. Personale, *per memoria* ;

2. Stampati e cancelleria, *per memoria* ;

3. Manutenzione del mobiliare ed altri oggetti d'inventario, *per memoria* ;

4. Pigione e manutenzione dei locali, *per memoria* ;

5. Illuminazione e riscaldamento, *per memoria* ;

6. Spese diverse, *per memoria*.

B) Studi e direzione di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre amministrazioni e di terzi, *per memoria* :

1. Personale, *per memoria* ;

2. Stampati e cancelleria, *per memoria* ;

3. Manutenzione del mobiliare e di altri oggetti d'inventario, *per memoria* ;

4. Pigione e manutenzione di locali, *per memoria* ;

5. Illuminazione e riscaldamento, *per memoria* ;

6. Spese diverse, *per memoria* ;

7. Quota spesa pel Servizio XII, *per memoria*.

C) Prestazioni per la costruzione di nuove linee a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, *per memoria* :

1. Movimento di materie, *per memoria* ;

2. Opere d'arte e manufatti, *per memoria* ;

3. Fabbricati, *per memoria* ;

4. Inghiaiamiento, *per memoria* ;

5. Espropriazioni, *per memoria* ;

6. Nolo materiale rotabili, *per memoria* ;

7. Trasporti, *per memoria* ;

8. Forniture di materiale metallico di armamento e meccanismi fissi, *per memoria* ;

9. Forniture di traverse e legnami di armamento, *per memoria* ;

10. Impianto del telegrafo, *per memoria* ;

11. Chiusura della strada e delle stazioni, *per memoria* ;

12. Mano d'opera, *per memoria* ;

13. Diverse, *per memoria*.

Titolo VII. Partite di giro. — Capitolo 114. Versamento delle tasse erariali (capitolo 87 dell'entrata), lire 43,650,000 :

A) Tassa sui trasporti, lire 35,000,000 ;

B) Tassa sull'assicurazione delle merci, lire 6,000 ;

C) Tassa di bollo, lire 4,500,000 ;

D) Tassa di bollo a favore delle provincie e dei comuni danneggiati dal terremoto del 1908, lire 4,144,000 ;

Capitolo 115. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale (capitolo 88 dell'entrata), lire 9,100,000 :

A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi, lire 7,450,000 ;

B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni, lire 1,300,000 ;

C) Marche da bollo, lire 160,000 ;

D) Addizionale all'imposta di ricchezza mobile a favore delle provincie e dei comuni danneggiati dal terremoto 1908, lire 190,000.

Capitolo 116. Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (capitolo 89 dell'entrata), lire 75,000:

A) Imposta normale, lire 75,000;

B) Imposta addizionale a favore dei danneggiati dal terremoto 1908, per memoria.

Capitolo 117. Versamento all'erario francese dell'imposta sui trasporti pel tratto Confine francese-Modane (capitolo 90 dell'entrata), lire 36,000.

Riassunto della spesa. — Spese d'esercizio e per aumenti patrimoniali. — Titolo I. Parte ordinaria. — Sezione I. Spese d'esercizio. — § 1. Direzione generale, Servizi centrali I, II, III, IV, V e Ufficio stralcio, lire 7,730,000.

§ 2. Approvvigionamenti e magazzini, lire 6,590,000.

§ 3. Servizio del Movimento e traffico, lire 127,670,000.

§ 4. Servizio commerciale e controllo prodotti, lire 5,687,000.

§ 5. Servizio della navigazione, lire 4,735,000.

§ 6. Servizio della trazione e del materiale rotabile, lire 177,324,000.

§ 7. Servizio del mantenimento e della sorveglianza, lire 63,948,000.

§ 8. Navigazione dello stretto di Messina, lire 608,500.

§ 9. Spese generali dell'Amministrazione, lire 44,194,000.

§ 10. Servizi secondari, lire 5,377,000.

Sezione II. Spese complementari, lire 24,767,000.

Sezione III. *Spese accessorie.* — § 1. Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria, lire 91,334,500.

§ 2. Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione, lire 40,850,000.

Totale del titolo I. — Parte ordinaria, lire 600,835,000.

Titolo II. — Parte straordinaria, lire 163,117,000.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 763,952,000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. Magazzini ed officine. — § 1. Gestione autonoma dei magazzini, lire 205,306,000.

§ 2. Officine, lire 138,860,000.

Titolo IV. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 47,111,600.

Titolo V. Gestione delle case economiche pei ferrovieri, ».

Titolo VI. Operazioni per conto terzi. —

§ 1. Operazioni attinenti ai trasporti, lire 464,585,000.

§ 2. Operazioni attinenti al personale, lire 13,690,000.

§ 3. Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati, lire 9,710,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 879,172,600.

Titolo VII. Partite di giro, lire 52,861,000.

Totale generale della spesa, a cui ascende il bilancio delle ferrovie dello Stato, lire 1,695,985,600.

Procediamo ora all'esame degli articoli:

Art. 1.

« Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

(È approvato).

Art. 2.

« Il prelevamento della maggiore spesa per il personale dell'Amministrazione centrale e del Genio civile, di cui all'articolo 2 della legge 8 luglio 1906, n. 304, è stabilito per l'esercizio finanziario 1911-12 nel modo seguente:

Capitolo n. 101 « Personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale — Assegni mensili » (*Spese fisse*) . L. 6,300

Capitolo n. 121 « Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, 30 giugno 1904, n. 293, 21 giugno 1906, n. 238 (articolo 4), 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lettera e), 5 aprile 1908, n. 126 (articolo 1, lettera b) e 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 1, lettera d) » (*Spesa ripartita*) » 200,000

Capitolo n. 131 « Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, dipendenti dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1, lettera k), 21 giugno 1906, n. 238 (articolo 2, lettera a) e 29 dicembre 1907, n. 810, (articolo 1, lettera a) » (*Spesa ripartita*) e per esso il capitolo 238 del Fondo di riserva da cui viene anticipatamente prelevata la quota » 126,500

Capitolo n. 138. « Somme a disposizione dell'Amministrazione (Leggi 22 marzo 1900, n. 195, 7 luglio 1902, n. 333 e 30 giugno 1909, n. 407) (*Spesa ripartita*) » 360,000

Capitolo n. 196. « Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, 30 giugno 1904, n. 293, 25 giugno 1906, n. 255, 19 luglio 1907, n. 549 e 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 1, lettera h, e articolo 11) » (*Spesa ripartita*) » 178,400

Totale delle diminuzioni L. 871,200

(È approvato).

Art. 3.

« Il prelevamento della maggiore spesa per il personale del Genio civile di cui all'articolo 58 della legge 13 luglio 1910, n. 466, è stabilito per l'esercizio finanziario 1911-12 nel modo seguente:

« Capitolo n. 203. Opere di bonificazione dipendenti dal testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195, e dalle leggi 7 luglio 1901, n. 333, 25 giugno 1906, n. 255, e 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lett. g) (*Spesa ripartita*) L. 189,100

« Capitolo n. 236. Riparazione, ricostruzione o nuova costruzione degli edifici pubblici dello Stato in Messina, Reggio Calabria e negli altri luoghi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (articolo 51 della legge 13 luglio 1910, n. 466, 3° comma) (*Spesa ripartita*) » 100,000

L. 289,100

(È approvato).

Art. 4.

« Il limite d'impegno nell'esercizio 1911-12 per le sovvenzioni per costruzioni ferroviarie di cui all'articolo 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540, e all'articolo 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444, è fissato in lire 500,000. »

(È approvato).

Art. 5.

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1911 al 30 giugno 1912, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato in appendice alla presente legge. »

(È approvato).

Art. 6.

« Agli effetti dell'articolo 38 del testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, il limite massimo dell'annualità per le pensioni da concedersi nell'esercizio 1911-12 in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la constatata loro inabilità, è stabilito nella somma di lire 600,000. »

(È approvato)

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Silvio Crespi, Mango e Dentice a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

CRESPI SILVIO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Circolazione degli automobili.

MANGO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Proroga delle disposizioni della legge 8 luglio 1883, n. 1496, a favore dei danneggiati politici delle provincie napoletane, e siciliane per l'estensione alle concessioni di assegni ai danneggiati politici delle disposizioni degli articoli 183 a 186 del testo unico della legge sulle pensioni civili e militari, approvato con regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70.

DENTICE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Sistemazione di due scuole elementari nautiche in Napoli e Venezia sulle navi *Carracciolo* e *Scilla*.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione segreta.

Voci. E troppo tardi!...

PRESIDENTE. È una necessità, onorevoli deputati.

Io aveva in mente che oggi si potesse votare anche l'Entrata; perchè, senza questa, la spesa non conta nulla!... (*Si ride*). Ma ciò non è stato possibile!

Vengono dunque posti in votazione segreta i seguenti disegni di legge:

Aggregazione di Fano Adriano al mandamento di Montorio al Vomano;

T mbola telegrafica a favore degli ospedali « Umberto I » di Nocera Inferiore ed « Andrea Tortora » di Pagani (796);

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

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

Si faccia la chiama.

DA COMO, segretario, fa la chiama.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Lasciamo aperte le urne, e intanto stabiliamo l'ordine del giorno per lunedì.

L'onorevole Astengo ha chiesto di svolgere le seguenti due interpellanze:

Al ministro dei lavori pubblici, « sull'ingiusta disparità di trattamento delle tariffe ferroviarie nelle spedizioni fatte dallo scalo marittimo di Savona; sul danno che ne derivano al traffico di quel porto ed al commercio piemontese, nonchè sul ritardo frapposto a riparare alla lamentata ingiustizia »;

Al ministro dei lavori pubblici, « sull'urgente necessità di riparare efficacemente e radicalmente ai danni provenienti al comune di Celle Ligure dall'attuale viadotto ferroviario ad archi, esistente fra la spiaggia e le case d'abitazione ».

Consente l'onorevole ministro dei lavori pubblici?

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Non ho difficoltà.

PRESIDENTE. L'onorevole Messedaglia ha chiesto pure di svolgere la seguente interpellanza:

Ai ministri dell'interno e dell'agricoltura, industria e commercio, « per sapere se, di fronte alla continua, allarmante diffusione della anchilostomiasi (così detta malattia dei minatori), non credano necessario ed urgente organizzare e dirigere una efficace lotta contro la malattia stessa che tanto danno reca a varie classi di lavoratori, all'agricoltura e all'industria ».

Pare che il Governo non si opponga; e quindi anche questa interpellanza sarà iscritta nell'ordine del giorno.

BENTINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BENTINI. Chiedo di svolgere lunedì la seguente interpellanza: al ministro di grazia, giustizia e dei culti « per sapere se non gli consti della lunga e dolorosa vicenda giudiziaria, nella quale vennero sistematicamente disconosciuti e travolti i diritti più evidenti, offesi da una fraudolenta transazione del Banco Sconto e Sete di Torino, in danno di certo Giuseppe Giraudo di Torino, morto prima di avere ottenuta la giustizia da tanto tempo attesa ».

L'onorevole ministro di grazia e giustizia consente?

GALLINI, sottosegretario di Stato per la grazia, giustizia e culti. Siamo d'accordo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pietravalle.

PIETRAVALLE. Desidero di svolgere lunedì l'interpellanza seguente: al ministro dei lavori pubblici « intorno agli orari ed al materiale del servizio ferroviario nella rete meridionale convergente in Napoli e Roma ».

PRESIDENTE. Consente l'onorevole ministro dei lavori pubblici?

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Pregherei l'onorevole Pietravalle di differire lo svolgimento di questa interpellanza all'altro lunedì.

PIETRAVALLE. Non ho difficoltà.

BOCCONI. Chiedo io pure di svolgere la mia interpellanza che trovasi a pagina 13.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di agricoltura e commercio consente?

NITTI, ministro di agricoltura, industria e commercio. Prego l'onorevole Bocconi di differire lo svolgimento di questa interpellanza, perchè mi mancano parecchi elementi per rispondergli, e soprattutto perchè in questi giorni appunto si pensa ad uno stabile assetto della Cassa Nazionale Infortuni: ed io avrò l'onore di presentare un disegno di legge precisamente per regolare la materia.

BOCCONI. Possiamo accordarci con l'onorevole ministro per quest'altro lunedì, poichè la presentazione del disegno di legge non esclude la necessità e la possibilità di discutere l'interpellanza.

NITTI, ministro di agricoltura, industria e commercio. Meglio allora sabato prossimo.

BOCCONI. Sta bene.

PRESIDENTE. Avverto che mercoledì prossimo terremo una seduta antimeridiana, in comitato segreto, per esaminare il bilancio interno della Camera.

A norma del regolamento ciò potrebbe esser fatto anche in seduta pubblica; ma non credo che la Camera voglia ora derogare al suo uso costante di discutere il proprio bilancio in comitato segreto.

Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Interrogazioni e interpellanze.

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

DA COMO, segretario; legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia per conoscere se e quando potrà essere istituita la sezione di Pretura in Villetta-Barrea (mandamento di Castel di Sangro, provincia di Aquila).

« De Amicis ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se sia informato dei gravi fatti occorsi il giorno del *Corpus Domini* a Fabriano, e quali provvedimenti abbia preso.

« Meda ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'istruzione pubblica e dell'agricoltura, industria e commercio, per conoscere sino a qual punto la Commissione speciale di Roma abbia rispettate le disposizioni del regolamento 29 luglio 1909, numero 664, sugli esami seguiti nei mesi di aprile e di maggio scorsi, per l'abilitazione all'insegnamento della stenografia.

« Ciccarone ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per sapere se abbia concesso il concorso pecuniario richiestogli fin dallo scorso anno per l'impianto di una scuola italiana nell'isola di Zante; e, in caso negativo, se non creda di affrettare tale concessione in modo che la scuola possa funzionare nel prossimo ottobre.

« Meda ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se non ritenga opportuno intervenire colla sua autorità, onde modificare la recente inumana disposizione della Direzione compartimentale delle ferrovie in Milano, colla quale si vieta ai bambini scrofolosi inviati alla cura marina, di usare come in passato dei treni diretti, costringendo quei disgraziati ad un viaggio lunghissimo e faticosissimo.

« Morando ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina, per sapere se le navi *Nino Bixio* e *Marsala*, in costruzione nel regio cantiere di Castellammare di Stabia

e prossime al varo, saranno mandate pel completo allestimento all'Arsenale di Napoli. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Salvia ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere a quale punto si trovino gli studi per la soppressione del passaggio a livello di Rogoredo e per la costruzione di un cavalcavia. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Valvassori-Peroni ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro della pubblica istruzione, per sapere quando provvederà a sistemare definitivamente la cattedra di epigrafia giuridica nella Università di Roma.

« Cotugno, Patrizi, Gargiulo, Vincenzo Bianchi, Fumarola, Longo, Ottavi, Cannavina, Abbiate, Manfredo Manfredi, Rosadi, Sanarelli, Roth, Turco, Joele, Cermenati, Ellero, Grossc-Campana, Eugenio Rossi, Scalori ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dei lavori pubblici, per sapere s'è disposto a soddisfare le giuste insistenti richieste delle popolazioni pugliesi per avere treni più rapidi e diretti per Roma e Napoli.

« Cotugno, De Bellis, Fraccaereta, Fumarola, Buonvino, Chimienti, Malcangi, Vincenzo Bianchi, Longo, Salvia, Cosentini, De Nicola, Caso, Dentice, Di Frasso, Caputi, Ravenna ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dell'interno per sapere se non creda necessario, dopo la più recente giurisprudenza della V Sezione del Consiglio di Stato, proporre una interpretazione autentica delle disposizioni vigenti in tema di ricorsi per spedalità o per ricovero, nel senso che sia accertata per le controversie fra enti della stessa provincia la competenza della Giunta provinciale amministrativa in sede ordinaria, senza che occorra sollecitarne la giurisdizione contenziosa, analogamente a quanto è disposto per le controversie fra diverse provincie od enti di diverse provincie a tenore dell'articolo 80, lettera b, della legge 22 luglio 1890.

« Meda, Valvassori-Peroni ».

« I sottoscritti chiedono di interpellare il ministro degli affari esteri, per sapere quali ragioni inducano il Governo a tollerare ul-

teriormente che la nave italiana *Maria Madre*, da nove anni ingiustamente e violentemente invasa dagli agenti dell'autorità dell'Uruguay in Paysandu, resta tuttora sequestrata con parte dell'equipaggio a bordo.

« Fiamberti, Canepa, Macaggi, Carcassi ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se egli non creda venuto il momento di migliorare, in qualche modo, le tristi condizioni dei cantonieri delle strade nazionali.

« Montresor, Coris, Pini, Samoggia, Giacinto Gallina, Scalori, Benaglio, Degli Occhi, Meda, Messedaglia, Padulli, Da Como ».

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 nell'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano entro il termine regolamentare.

Presentazione di proposte di legge.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Montemartini e Cantarano hanno presentato, ciascuno, una proposta di legge. Le due proposte saranno trasmesse agli Uffici perchè ne autorizzino, se credano, la lettura.

Chiusura e risultamento della votazione segreta.

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

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

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

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

Presenti e votanti . . .	226
Maggioranza	114
Voti favorevoli . . .	189
Voti contrari	37

(La Camera approva).

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

Presenti e votanti . . .	226
Maggioranza	114
Voti favorevoli . . .	194
Voti contrari	32

(La Camera approva).

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

Presenti e votanti . . .	226
Maggioranza	114
Voti favorevoli . . .	178
Voti contrari	48

(La Camera approva).

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

Presenti e votanti . . .	226
Maggioranza	114
Voti favorevoli . . .	174
Voti contrari	52

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate — Abignente — Abozzi — Agnetti Aguglia — Amato — Ancona — Angiolini — Astengo — Auteri-Berretta.

Badaloni — Barnabei — Baslini — Battaglieri — Beltrami — Benaglio — Bentini — Berenini — Bergamasco — Berlingieri — Bertarelli — Bettolo — Bignami — Bocconi — Boitani — Bolognese — Bonicelli — Brizzolesi — Buccelli — Buonanno — Buonvino.

Cabrini — Calda — Calisse — Calleri — Calvi — Camera — Campanozzi — Canepa — Cannavina — Capaldo — Caputi — Carcassi — Cardani — Caso — Casolini Antonio — Cavagnari — Cavina — Celesia — Centurione — Cermenati — Cerulli — Cesaroni — Chiaradia — Chiaraviglio — Chimenti — Ciappi Anselmo — Ciartoso — Ciccarone — Cimatei — Cimorelli — Cipriani-Marinelli — Cirmeni — Colonna Di Cesarò — Coris — Cornaggia — Corniani — Cosentini — Cottafavi — Credaro — Croce — Curreno — Cutrufelli.

Da Como — Danieli — De Amicis — De Benedictis — De Bellis — De Cesare — De Felice-Giuffrida — Del Balzo — Dell'Acqua — Dell'Arenella — De Luca — De Nava Giuseppe — De Novellis — Dentice

— De Seta — Devecchi — Di Bagno — Di Cambiano — Di Marzo — Di Palma — Di Rovasenda — Di Scalea — D'Oria.

Ellero.

Facta — Falcioni — Falletti — Fani — Faranda — Fazi — Fera — Ferraris Carlo — Ferri Enrico — Fiamberti — Finocchiaro-Aprile — Fraccacreta — Frugoni — Fulci.

Galimberti — Gallenga — Gallini Carlo — Gangitano — Gargiulo — Giaccone — Giacobone — Giolitti — Giovanelli Edoardo — Girardi — Giuliani — Giulietti — Goglio — Grippò — Guarracino.

Hierschel.

Incontri.

Joele.

Lacava — La Lumia — Larizza — La Via — Leonardi — Leone — Loero — Lucernari — Luciani — Luzzatto Riccardo.

Macaggi — Magni — Mancini Ettore — Manfredi Giuseppe — Manfredi Manfredo — Marsaglia — Masi — Materi — Meda — Mendaia — Messedaglia — Mezzanotte — Modica — Molina — Montauti — Montresor — Morando — Morelli Enrico — Morpurgo — Mosca Gaetano — Muratori — Musatti.

Nava Ottorino — Negri de' Salvi — Negrotto — Niccolini Pietro — Nitti — Nofri — Nuvoloni.

Orlando Salvatore.

Pacetti — Padulli — Pala — Pantano — Papadopoli — Paparo — Pavia — Pellicchi — Pellegrino — Pietravallo — Pipitone — Podestà — Pozzato — Pozzi Domenico.

Rasponi — Rastelli — Rattone — Riodola — Rizza — Roberti — Romanin-Jacur — Romeo — Romussi — Ronchetti — Rossi Eugenio — Rossi Luigi — Rota Attilio — Roth — Rubini — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Samoggia — Sanarelli — Santamaria — Scalori — Sighieri — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Soulier — Squitti — Suardi.

Tassara — Tedesco — Teodori — Teso — Toscano — Treves — Turati — Turco.

Vaccaro — Valeri — Valle Gregorio — Valvassori-Peroni — Venzi — Vicini.

Zaccagnino.

Sono in congedo:

Bacchelli — Berti — Bertolini — Bettoni.

Calissano — Camerini — Candiani — Cantarano — Cappelli — Carcano — Carmine — Cassuto — Ciccotti — Costa-Zenoglio.

D'Alì — Degli Occhi.

Indri.

Landucci.

Matteucci — Mazzitelli — Moschini.

Perron — Pilacci.

Queirolo.

Rizzetti — Rizzone — Rossi Cesare.

Santoliquido — Scalini.

Visocchi.

Sono ammalati:

Agnesi — Alessio Giulio.

Bianchi Emilio.

Colosimo.

Della Porta.

Gallina Giacinto — Graziadei.

Marcello — Mirabelli.

Paniè.

Rava.

Assenti per ufficio pubblico:

Aubry.

Borsarelli.

Chimirri.

Montù.

Rienzi.

La seduta termina alle 19.50.

Ordine del giorno per la seduta di lunedì.

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di interpellanze.

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

