

CD.

## TORNATA DI MARTEDÌ 12 MARZO 1912

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE CARMINE

## INDICE.

<b>Atti vari</b> . . . . .	Pag. 17881
<b>Bilanci:</b>	
dell'interno ( <i>Seguito della discussione</i> ) . . . . .	17890
CACCIALANZA . . . . .	17892-94
CORIS. . . . .	17891
GIOLITTI, <i>presidente del Consiglio</i> . . . . .	17891-93-94
dei lavori pubblici ( <i>Discussione</i> ) . . . . .	17908
ABOZZI . . . . .	17928
CAVAGNARI . . . . .	17911
CELESIA . . . . .	17925
DAGOSTO . . . . .	17926
LUCIFERO . . . . .	17908
RATTONE . . . . .	17918
<b>Disegni di legge (Presentazione):</b>	
Matrimonio degli ufficiali della regia marina (LEONARDI-CATTOLICA) . . . . .	17896
Aumento della spesa straordinaria consolidata del Ministero dei lavori pubblici ( <i>Discussione</i> ) . . . . .	17896
DAGOSTO . . . . .	17903-05
DE CESARE . . . . .	17903
GIULIANI . . . . .	17904-05
POZZI, <i>relatore</i> . . . . .	17905
SACCHI, <i>ministro</i> . . . . .	17904
<b>Interrogazioni:</b>	
Personale delle capitanerie di porto (CIRAULO e E. MANCINI):	
BERGAMASCO, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i> . . . . .	17882
Deferimento di un agente delle imposte dirette al Consiglio di disciplina:	
CAMPANOZZI . . . . .	17833
CIMATI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	17882
Deferimento di un meccanico e di un ufficiale postale al Consiglio di disciplina:	
BATTAGLIERI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	17884
CAMPANOZZI. . . . .	17885
Divieto della commemorazione di Giordano Bruno in Nola:	
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	17886
PODRECCA. . . . .	17886-87
Provvedimenti per la marina mercantile:	
BERGAMASCO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	17889
CARCASSI . . . . .	17889
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	17888
<b>Osservazioni e proposte:</b>	
Lavori parlamentari. . . . .	17890, 17932

La seduta comincia alle 14.5.

DI ROVASENDA, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.  
(È approvato).

## Petizioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura del sunto delle petizioni.

DI ROVASENDA, *segretario*, legge:  
7114. Raffaele Avventuriero presenta una petizione per sottoporre alla Camera un suo progetto sull'Automilitarismo, inteso ad affidare l'istruzione militare all'iniziativa privata e ad accordare, come corrispettivo, la riduzione della ferma.

## Congedo.

PRESIDENTE. L'onorevole Brizzolesi, ha chiesto un congedo di 5 giorni, per motivi di famiglia.  
(È concesso).

## Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina annunzia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Ciraolo « per sapere quando provvederà per riordinare e migliorare gli organici del personale, e specialmente dei commessi e della bassa forza, delle Capitanerie di porto, in conformità di giustizia e di promesse autorevoli, ed in armonia con le disposizioni a favore dei funzionari degli arsenali marittimi e dell'Amministrazione centrale », e alla interrogazione dell'onorevole Ettore Mancini « per conoscere il motivo della man-

cata presentazione al Parlamento dell'organico dei commessi delle Capitanerie di porto che si trovano in condizione di ingiustificata inferiorità cogli altri impiegati della stessa categoria dei regi arsenali e dell'Amministrazione centrale ».

**RISPOSTA SCRITTA.** — « Da più tempo il cresciuto movimento dei traffici marittimi ed i nuovi servizi attinenti alla marina mercantile e militare, hanno fatto sentire vivo il bisogno di aumentare il personale amministrativo, come quello d'ordine e di bassa forza, delle Capitanerie di porto.

« Ben edotto di tale bisogno, e corrispondendo all'impegno preso anche dinanzi al Parlamento, ho disposto gli studi necessari per provvedervi adeguatamente; ma ho voluto che gli studi non si risolvessero semplicemente in un ampliamento dei ruoli organici, sibbene si estendessero alla modificazione degli attuali ordinamenti, in modo da contenere entro il minimo possibile gli aumenti, da migliorare le condizioni della carriera d'ordine e da elevare le qualità e accelerare gli avanzamenti del personale di bassa forza in ispecie.

« Gli studi sono molto avanzati e poco manca perchè possano venire tradotti in un disegno di legge; tuttavia, di fronte ai gravi argomenti di cui è chiamato ad occuparsi il Parlamento e di fronte ai compiti dello Stato nell'ora presente, non pare che questo sia il momento opportuno per la presentazione di tale progetto di legge.

« In quanto alle disposizioni a favore dei funzionari degli arsenali marittimi e dell'Amministrazione centrale, debbo aggiungere che le condizioni d'inferiorità del personale dei commessi dipendono principalmente dal fatto che esso è ancora di recente costituzione, così che non si è avuta la possibilità di concedergli quei graduali miglioramenti, che con l'andar del tempo non potranno mancargli.

« Anche il personale d'ordine degli arsenali può dirsi, in vero, ed anzi più del personale dei commessi delle capitanerie, di costituzione recente; ma bisogna tener presente che, in sostanza, la categoria d'ordine degli arsenali è nuova di nome, ma non di fatto, poichè è stata costituita in surrogazione, e mediante gli stessi impiegati, del personale contabile della regia marina, personale che già percepiva stipendi più elevati.

« Il sottosegretario di Stato

« BERGAMASCO ».

La prima interrogazione iscritta nell'ordine del giorno è dell'onorevole Podrecca, al ministro dell'interno, « per conoscere i motivi che determinarono il divieto di commemorare Giordano Bruno in Nola, dove sorge il suo monumento, e per sapere se il Governo creda che l'avvenuta pubblica commemorazione, per volontà e forza di popolo, in onta al divieto imposto dai clericali, conferisca prestigio all'autorità dello Stato ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Campanozzi, al ministro delle finanze, « per conoscere le vere ragioni del deferimento al Consiglio di disciplina del dottor Concetto Sgarlata, vice-presidente dell'Associazione nazionale del personale delle imposte dirette ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di rispondere.

**CIMATI**, *sottosegretario di Stato per le finanze*. L'onorevole Campanozzi desidera di sapere perchè fu deferito al Consiglio di disciplina il dottore Sgarlata. Glielo dico subito.

Il dottor Sgarlata, che ho appreso soltanto da questa interrogazione essere vice-presidente dell'Associazione nazionale del personale delle imposte dirette, nel giornale dell'Associazione stessa pubblicava e firmava un articolo dal titolo: « In odio a noi — L'ostruzionismo al Ministero delle finanze », nel quale diceva della Direzione generale delle imposte, e cioè, dei suoi superiori diretti, che per proposito deliberato e in odio al personale delle agenzie ostacolava qualsiasi provvedimento favorevole al personale stesso; che per malvolere nonostante la cospicua somma spesa, aveva finito per lasciare scontenti tutti; che studiava i mezzucci più odiosi pur di risparmiare; e chiudeva l'articolo coll'esortare il personale a prepararsi per rintuzzare le continue provocazioni che vengono dall'alto.

Il Consiglio di disciplina, al quale lo Sgarlata fu deferito, avrebbe potuto punirlo con la sospensione minima di un mese dallo stipendio e dal grado, invece si è limitato a proporlo al ministro per una punizione molto lieve.

Nessuno più di me è ossequente al diritto di Associazione e ad ogni sua manifestazione, ma appunto per ciò io sono altrettanto fermo nel volere che gli impiegati del Ministero delle finanze, siano essi federati o no, riconoscano che verso lo Stato, il quale

rappresenta la collettività dei cittadini, essi hanno, oltretutto dei diritti, anche dei doveri, (*Bravo!*) e non permetterò mai — lo noti l'onorevole Campanozzi, e spero di essere d'accordo con lui — che le contumelie, le impertinenze, e le insinuazioni verso i superiori siano gabellate come espressioni di critica sia pur severa, ma onesta ed obiettiva.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Campanozzi fa facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

**CAMPANOZZI.** Riguardo al fatto speciale del deferimento del dottor Sgarlata al Consiglio di disciplina, non posso consentire nella versione che ne ha data il sottosegretario di Stato, che cioè nel dottor Sgarlata non si sia voluto colpire l'Associazione. Egli ha detto che ha appreso ora trattarsi del vice presidente dell'Associazione del personale delle imposte dirette proprio dalla mia interrogazione; ed io credo a quello che egli dice, ma non credo che la Direzione generale delle imposte non sapesse che si trattava...

**CIMATI, sottosegretario di Stato per le finanze.** È certo.

**CAMPANOZZI.** Mi stia ad ascoltare: del resto è una conversazione che facciamo. Nell'Associazione nazionale del personale delle imposte dirette vi sono stati gravi precedenti del genere, che l'onorevole sottosegretario non deve ignorare.

Un anno fa fu trasferito da Milano a Venezia il vicepresidente dell'Associazione; l'onorevole sottosegretario di Stato sa che l'Associazione stessa è presieduta dall'onorevole Ronchetti, che non è un sovversivo, e quindi non si tratta di un'Associazione che dia troppo da temere per l'ordine pubblico e per l'ordine dell'Amministrazione. L'anno scorso, dicevo, fu trasferito il vicepresidente dell'Associazione, dottor Lupo, da Milano a Venezia; dopo pochi mesi fu trasferito un altro membro del Comitato centrale da Milano a Catania, nel gennaio scorso venne deferito al Consiglio di disciplina il dottor Sgarlata per un articolo apparso nell'organo dell'Associazione quattro mesi prima.

Sicchè il comitato centrale dell'Associazione del personale delle imposte dirette è stato liquidato in un anno.

Ora può darsi che si tratti di provvedimenti accidentali, senza nessuna premeditazione da parte del Governo, ma la premeditazione da parte della Direzione generale è certa...

**CIMATI, sottosegretario di Stato per le finanze.** Protesto contro questa sua affermazione, onorevole Campanozzi, perchè non risponde al vero.

**CAMPANOZZI.** È strano che in un personale così numeroso mentre si lasciano impuniti molti impiegati che non fanno il loro dovere in ufficio, si trovi subito modo di colpire un piccolo numero di funzionari che fa parte del comitato centrale di una Federazione nazionale. Io non dirò tutte le ragioni del rancore della Direzione generale delle imposte dirette verso l'Associazione del personale: ne accenno soltanto una che ha la sua importanza. L'anno scorso, la Direzione generale delle imposte dirette, nel nuovo regolamento, aveva inclusa una disposizione per la quale gli ufficiali d'agenzia, che sono impiegati d'ordine, erano ammessi all'esame di idoneità per agenti, che sono impiegati di concetto. La disposizione era illegale e contraria anche alla legge sullo stato giuridico degli impiegati; e l'Associazione fece ricorso al Consiglio di Stato. Senonchè la Direzione generale, nel frattempo, nell'organico del personale delle imposte includeva una disposizione con la quale si autorizzava il Governo a fondere in unico ruolo gli ufficiali di agenzia e gli agenti, cioè gli impiegati d'ordine e gli impiegati di concetto; nella relazione poi al disegno di legge leggevasi anche una grande inesattezza perchè si diceva che gli ufficiali di agenzia erano impiegati di concetto.

**CIMATI, sottosegretario di Stato per le finanze.** Ma ciò non ha a che fare con la sua interrogazione, onorevole Campanozzi.

**CAMPANOZZI.** Le accenno una delle ragioni del rancore, che, altrimenti, sarebbe inesPLICabile.

**CIMATI, sottosegretario di Stato per le finanze.** Ella mi ha interrogato su un fatto speciale ed io le ho risposto.

**CAMPANOZZI.** Allora l'Associazione nazionale delle imposte dirette mandò i suoi rappresentanti alla Giunta generale del bilancio, e questa cancellò la disposizione del disegno di legge voluta dalla Direzione generale.

Che il Ministero volesse favorire gli ufficiali di agenzia a me non risulta, ma è certo, onorevole sottosegretario di Stato, che fra gli ufficiali di agenzia figura un nipote del capo del personale delle imposte dirette, onde nacque il legittimo sospetto che con quella duplice disposizione illegale, sia del regolamento, sia del disegno di legge, si volesse favorire il nipote dello zio. (*Rumori.*)

In quanto alla posizione giuridica del caso Sgarlata mi permetto di fare una semplice osservazione. L'onorevole sottosegretario di Stato ha fatto dichiarazioni che sono una transazione tra la vecchia concezione dell'impiegato e la concezione moderna.

Egli ha detto: ammetto che i funzionari possano esercitare il diritto di critica, ma voglio che questa critica sia esercitata in forma urbana.

Ciò, onorevole sottosegretario di Stato, è già un passo che si fa dal banco del Governo verso una concezione più moderna dell'impiegato, in quanto che finora si arrivava a negare alle associazioni del personale di Stato, il diritto di critica.

Sono perfettamente della sua opinione che questo diritto di critica debba esercitarsi in forma serena e obbiettiva; nessuno di noi può mai ammettere che la difesa degli interessi di classe si faccia in modo meno che corretto; anzi crediamo che tanto più si indebolisce la difesa di classe, quanto la forma che si adopera è meno corretta.

Noi conveniamo in questo, onorevole sottosegretario di Stato, ma anche su ciò bisogna portare una diversa interpretazione.

Qui entra un elemento di valutazione morale che prescinde dal rapporto giuridico: l'Amministrazione non ha diritto di sindacare gli atti dell'associazione per quanto riguarda la loro stampa e le loro assemblee; l'Amministrazione ha il diritto solo di pretendere che i funzionari compiano col massimo scrupolo il proprio dovere in servizio e per tutta la durata del servizio.

PRESIDENTE. Onorevole Campanozzi, le faccio osservare che i cinque minuti son passati. (*Bravo!*)

CAMPANOZZI. Ho finito, signor Presidente.

Volevo soltanto osservare all'onorevole Cimati che, come lo Stato non può ammettere ingerenza diretta delle associazioni nel funzionamento dell'amministrazione pubblica, così l'amministrazione pubblica, non ha il diritto d'ingerirsi nelle associazioni che esplicano la loro azione nell'orbita della legge comune.

Questo è il mio pensiero, e mi auguro, onorevole sottosegretario di Stato, che le sue idee su questa materia facciano ancora un passo avanti.

PRESIDENTE. Segue l'altra interrogazione dell'onorevole Campanozzi, al ministro delle poste e dei telegrafi, « per cono-

scere le ragioni del deferimento al Consiglio di disciplina dell'ufficiale Giovanni Bonura e del meccanico Alessandro Pedrocco, dirigenti delle sezioni posteografiche di Palermo e di Perugia, deferimento che può interpretarsi come l'inizio d'una politica ostile all'organizzazione del personale. »

L'onorevole sottosegretario di Stato delle poste e telegrafi ha facoltà di rispondere.

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. L'onorevole Campanozzi m'interroga sopra un argomento affine a quello che formava oggetto della interrogazione rivolta al collega onorevole Cimati.

Non avrei pertanto che a richiamarmi in gran parte alle osservazioni in cui si riassunse la risposta del sottosegretario di Stato per le finanze.

Ma è dover mio di occuparmi dei casi speciali che formano oggetto della domanda dell'onorevole Campanozzi al quale darò brevi chiarimenti. Egli però mi permetta di rivolgergli una parola circa la forma dell'interrogazione sua, poichè l'onorevole interrogante opina che il deferimento dei signori Bonura e Pedrocco al Consiglio di disciplina possa essere interpretato come lo inizio di una politica ostile all'organizzazione del personale.

Mi consenta l'onorevole Campanozzi di dirgli apertamente che io reputo sia molto ingiusto il sistema di interpretare con prevenzione atti che devono essere apprezzati obbiettivamente e sia soprattutto pericoloso il fare il processo alle intenzioni.

L'onorevole Campanozzi poi ben comprende quali riguardi, anche verso coloro che sono stati deferiti al Consiglio di disciplina, mi impongano di mantenermi in limiti molto ristretti nel rispondergli.

Il signor Pedrocco, meccanico dell'ufficio di Perugia, venne deferito al Consiglio di amministrazione e di disciplina per parecchie violazioni dei suoi doveri in relazione alle disposizioni della legge sullo stato giuridico degli impiegati: così per violazione di segreto d'ufficio... (*Commenti — Rumori*).

CAMPANOZZI. È stato assolto!

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. Onorevole Campanozzi, se vuole avere la cortesia di sentirmi le dirò anche come fu prosciolto.

CAMPANOZZI. Rumoreggiano là!...

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. Scusi, onorevole Campanozzi, lei non avrà forse bisogno di

apprendere quanto sto dicendo, ma poichè ha creduto opportuno di portare la questione alla Camera, permetterà ch'io dia ragione della mia risposta per lei, e soprattutto per la Camera.

Fu deferito dunque al Consiglio di disciplina per i fatti che accennavo. Davanti al Consiglio il Pedrocco si mantenne negativo. Il Consiglio di disciplina di fronte alle sue formali negative e reputando non vi fossero sufficienti elementi di fatto per affermare la sua responsabilità, lo prosciolsse.

Ora l'onorevole Campanozzi comprende che questa decisione del Consiglio di disciplina risponde, vittoriosamente alla sua sfavorevole interpretazione dell'atto di deferimento da lui considerato come una voluta, sistematica ostilità.

Spero quindi che egli troverà corretto e giustificato l'atto dell'Amministrazione la quale non ha prevenzioni contro chicchessia, ma vuole conciliare il rispetto alla libertà delle opinioni con quello rigido e severo che è dovuto alla disciplina... (*Benissimo!*)

CAMPANOZZI. Io prendo atto... (*Ooh!*)

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. Mi lasci finire. Ella m'interroga anche relativamente al fatto Bonura, ed è per questo fatto più specialmente che io avevo detto che mi trinceravo dietro il massimo riserbo, nello stesso interesse del funzionario.

Il Bonura fu deferito anch'egli per violazione disciplinare, e più specialmente per aver promosso una organizzazione, dagli atti della quale parve che il servizio potesse aver a soffrire nocumento.

La questione è dinanzi al Consiglio: ma comprenderà l'onorevole Campanozzi che dovendo lasciare impregiudicato il giudizio, mi è preclusa la via a dir cosa alcuna sul fatto. Però l'onorevole Campanozzi può fare sicuro affidamento sulla affermazione che gli ho rivolta testè, che cioè coloro i quali sono a capo dell'Amministrazione postale e telegrafica intendono di apprezzare con la più serena giustizia gli atti dei funzionari, ma nello stesso tempo, consenta che glie lo affermi categoricamente ancora una volta, di mantenere immutato ed alto il prestigio della disciplina, nell'interesse dell'Amministrazione, dei funzionari stessi, e soprattutto nell'interesse di quella regolarità del servizio alla quale il pubblico ha diritto e che è al di sopra di ogni minore quistione. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. L'onorevole Campanozzi

ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto; però per non più di cinque minuti. (*Si ride*).

CAMPANOZZI. Parlerò di meno, onorevole Presidente, per compensare.

Ringrazio vivamente l'onorevole Battaglieri delle franche dichiarazioni che ha fatte in merito alla concezione che secondo lui, hanno coloro che presiedono all'Amministrazione postale sul diritto del personale organizzato ad esplicare la propria azione senza essere molestato in nessun modo per codesta azione. A me basterebbe questa sua dichiarazione, onorevole Battaglieri, perchè io non faccio mai confusione fra i doveri degli impiegati e i diritti delle organizzazioni.

Però, per giustificare l'opportunità, e la dizione della mia interrogazione, debbo fare una breve osservazione, ed è questa.

Il Pedrocco è stato assoluto dal Consiglio di disciplina al quale presiede con spirito di equità l'onorevole Battaglieri...

*Voce.* ...Per insufficienza d'indizi...

CAMPANOZZI. È stato assoluto senz'altro, non siamo in tribunale per parlare d'insufficienza d'indizi. (*Interruzioni — Commenti*); e ciò significa che il Pedrocco era stato ingiustamente deferito al Consiglio di disciplina.

E il Bonura sapete perchè è stato deferito al Consiglio? Perchè presiedeva e dirigeva un'agitazione di operai privati, (*Commenti*)... di operai a detti ad una impresa privata...

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. È ciò che vedremo a suo tempo.

CAMPANOZZI. Dunque onorevole Battaglieri, qui si tratta di una ingerenza dell'amministrazione nell'esercizio puro e semplice dei diritti dei cittadini. (*Commenti — Interruzioni del deputato Aprile*).

Qui non c'entra l'impiego, onorevole Aprile; qui si tratta, ripeto, dell'esercizio puro e semplice dei diritti civili; e sono certo che anche il Bonura sarà assoluto dal Consiglio di disciplina; ogni mia preoccupazione in proposito è tolta dopo le dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato.

Debbo però ricordare all'onorevole Battaglieri che la burocrazia provinciale e centrale, coll'avvento al potere degli onorevoli Giolitti e Calissano ha creduto di interpretare il pensiero del Governo deferendo al Consiglio di disciplina quegli impiegati; ed io ho piacere che il Consiglio di disciplina, presieduto dall'onorevole Battaglieri, abbia potuto correggere questo eccesso di zelo; ed

avrei ancora più piacere che il Governo facesse intendere il suo pensiero alle autorità provinciali e centrali circa il rispetto che si deve al diritto di organizzazione. (*Commenti*).

**PRESIDENTE.** Così è esaurita l'interrogazione dell'onorevole Campanozzi.

Seguirebbe l'interrogazione dell'onorevole Pietravalle, al ministro dell'interno: « sugli abusi delle autorità di pubblica sicurezza in occasione della commemorazione di Giordano Bruno in Nola », ma non essendo presente l'onorevole Pietravalle, l'interrogazione s'intende ritirata.

**PODRECCA.** Chiederei all'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno se non avesse alcuna difficoltà di rispondere ad una mia interrogazione sullo stesso argomento rivolta al ministro dell'interno, che è stata dichiarata decaduta per la mia assenza in principio di seduta.

**PRESIDENTE.** Veramente ciò non sarebbe consentito; comunque, chiedo all'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno se consente.

**FALCIONI,** sottosegretario di Stato per l'interno. Non ho difficoltà.

**PRESIDENTE.** Allora l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere alla interrogazione dell'onorevole Podrecca « per conoscere i motivi che determinarono il divieto di commemorare Giordano Bruno in Nola, dove sorge il suo monumento, e per sapere se il Governo creda che l'avvenuta pubblica commemorazione, per volontà e forza di popolo, in onta al divieto imposto dai clericali, conferisca prestigio all'autorità dello Stato ».

**FALCIONI,** sottosegretario di Stato per l'interno. È un argomento questo del quale dobbiamo occuparci tutti gli anni dopo la commemorazione di Giordano Bruno in Nola.

Anche quest'anno a cura del « Circolo del Libero Pensiero » di Nola erano stati diramati parecchi inviti a molte associazioni anticlericali di altri comuni, le quali a loro volta avevano risposto che sarebbero intervenute alla grande cerimonia che si voleva in quest'anno tenere con maggiore solennità, non so per quali ragioni.

Oratore di questo grande congresso doveva essere, come lo è stato gli anni scorsi, l'onorevole Podrecca, il quale (non se l'abbia a male, poichè parliamo da buoni amici) non tanto rispetto alla popolazione della città di Nola quanto rispetto a coloro che a

Nola convengono dal contado, costituiva e costituisce la bestia nera dell'Apocalisse... (*Commenti*). Insomma non è veduto troppo di buon occhio. Questa è l'impressione che io ho avuta dai rapporti che mi sono pervenuti.

Sta in ciò forse la prima, per non dire l'unica, ragione onde quell'autorità politica, prevenendo fatti che è sempre bene evitare, ha vietato quella commemorazione nella forma, che poteva esser desiderata, o dal partito a cui faceva capo l'onorevole Podrecca, o dal partito opposto, quello cattolico.

Il fatto è che in quel giorno l'Associazione del libero pensiero aveva chiesto di tenere un pubblico comizio in una pubblica piazza. Ma i cattolici, non appena seppero di questo desiderio, legittimamente manifestato, alla loro volta per opporsi a questa, che consideravano una ribellione contro le loro coscienze, e, per così dire, quasi una sfida alle loro idee religiose, deliberarono di tenere un comizio in una pubblica piazza. Ognuno di voi può immaginare quello che poteva eventualmente, anzi con piena certezza, accadere in questa contingenza.

L'autorità politica, che ha innanzi tutto il dovere di prevenire che gravi fatti avvengano, nell'interesse del pubblico, impedi che comizi di qualsiasi natura tanto da parte del Circolo del libero pensiero, quanto da parte dei cattolici avessero luogo in sito pubblico; libero ciascuno di tenere comizi in località private.

Bisogna che io dica subito come l'Associazione del libero pensiero forse abbia apprezzato questo nostro intendimento tanto, che cercò un locale, in cui fare la commemorazione.

Disgraziatamente non lo trovò, perchè in tutta Nola neanche un proprietario volle concedere il cortile di una casa a questo scopo. (*Si ride*).

Il Comitato non seppe far di meglio che dimetterli, e lasciò nell'imbarazzo il segretario, un giovane di dieciotto anni.

Comprenderà la Camera quali serie conseguenze potevano avvenire.

L'onorevole Podrecca, che è un parlamentare distinto e che dispone di tutte le sue risorse, trovò modo di parlare ugualmente, perchè si recò al Circolo del libero pensiero, il quale era troppo minuscolo perchè i suoi ammiratori lo potessero intendere.

Allora l'autorità politica ha fatto quello, che poteva essere il desiderio dell'onorevole

Podrecca, ed ha usato quella prudenza, che qualche volta si deve usare, cioè, ha consentito che l'onorevole Podrecca parlasse per circa un'ora e mezzo (*Oh! oh! — Si ride*) sui gradini, per modo che lo intendessero, non solo coloro, che erano nel breve audito del Circolo, ma soprattutto quella fiumana di gente, che fuori stava ad attendere la sua parola.

Ora ella mi ammetterà che quando ha finito di parlare, alcuni cattolici, capitati da un giovane sacerdote, hanno cercato di irrompere contro il Circolo lanciando contumelie, e che si deve all'opera dell'autorità di pubblica sicurezza se non avvennero quei conflitti, che avremmo potuto deplorare.

L'onorevole Podrecca deve anche riconoscere come alla sera nel banchetto pubblico egli abbia avuto modo di esplicitare le sue idee senza contrasti, ma sopra tutto non deve dimenticare che alla sera, ripartito alla volta di casa propria, fu accompagnato oltre che dagli amici, anche da un certo stuolo di agenti della forza pubblica (*Si ride*) i quali, in quelle contingenze di tempo e di luogo, avevano soprattutto l'obbligo di tutelare la libertà di un cittadino non del luogo, che veniva per esplicitare le sue idee, che deve essere sempre lecito di manifestare in ogni e qualsiasi momento.

Per modo che, ripeto, tirando le somme, mi pare che l'onorevole Podrecca non debba lagnarsi di quella che è stata l'azione dell'autorità di pubblica sicurezza in quel luogo, ma una volta tanto, capiterà una volta sola nella sua vita politica, indirizzi appunto a questa autorità anche una parola di ringraziamento. (*Si ride — Approvazioni*).

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

**PODRECCA.** Io sono incaricato a parlare anche da parte degli altri interroganti, così possiamo ridurre la cosa nei più brevi termini possibili.

**PRESIDENTE.** Entro i limiti dei cinque minuti però!... (*Si ride*).

**PODRECCA.** Come ha detto, con parole cortesi, delle quali lo ringrazio, l'onorevole sottosegretario di Stato, *decrescit eundo*, anziché *crescit*, ed ogni anno le cose si fanno meno minacciose. L'anno scorso ci sono state delle revolverate, quest'anno delle minacce di legnate, ma le legnate non ci sono state; l'anno prossimo speriamo non ci siano neppure queste minacce così non

avrò più ragione, per questo, di disturbare la Camera.

**FALCIONI, sottosegretario di Stato per l'interno.** *Quod est in votis!* (*Si ride*).

**PODRECCA.** Certo è che esula da questo fatto la mia persona. Non mi posso preoccupare di un mio successo oratorio più o meno grande a Nola od altrove, sono sempre modesto nella mia vita, e mi occupo solo del diritto pubblico, del diritto di riunione e di manifestazione del pensiero.

Sta di fatto che appena la commemorazione di Giordano Bruno, che si commemora ogni anno a Nola, è stata indetta questo anno, una parola autorevolissima, ed io come ho fatto l'anno scorso mi compiaccio riferirmi alle fonti ineccepibili, una parola autorevolissima si è pronunciata e ha detto: la notizia della commemorazione ha messo in moto la cittadinanza. Il vescovo, non si tratta di una individualità minore del partito cattolico, si tratta di una personalità ufficiale, ha protestato all'autorità tutoria dicendo di non poter garantire l'operato dei cattolici (guardate che responsabilità si assume questo ministro della religione che non garantisce l'operato dei cattolici) ricordando i fatti dell'anno prima, ossia le revolverate.

E badate, non è un giornalotto di provincia, un giornalucolo senza autorità che riporta queste parole, ma è l'*Osservatore Romano*, l'organo cattolico ufficiale.

È quindi una minaccia precisa fatta allo Stato: se voi tollererete questa manifestazione, noi non garantiamo l'ordine, vale a dire commetteremo dei disordini.

Orbene, che cosa è avvenuto? Il Governo ha detto: proibiamo la manifestazione in piazza Giordano Bruno. E vi è un decreto analogo.

Io mi dolgo di questo fatto e me ne dolgo perchè penso, che, qualunque sia la condizione di cultura della popolazione, lo Stato ha l'obbligo di tutelare le ragioni fondamentali della vita civile garantite dallo statuto, la libertà di riunione e la libertà di manifestazione del pensiero.

Il Governo ha dunque transatto di fronte a questa persona che veniva a dirgli, mercè una minaccia di perturbazione: infrangiamo le garanzie costituzionali del nostro paese.

Basterebbe questo fatto per averle già ridotte a nulla, ed io protesterei domani contro i miei compagni, anticlericali o socialisti, se volessero, con una minaccia di disordine, impedire una processione, come protesto oggi contro la pretesa liberticida dei cattolici!

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. E se i disordini fossero avvenuti, quale provvedimento si sarebbe dovuto prendere? Ella avrebbe interrogato il Governo sui disordini avvenuti (*Commenti*).

PODRECCA. Orbene che cosa è avvenuto? Si è bloccata la piazza, e si è impedita la manifestazione. Questa è la violazione del diritto comune per cui mi dolgo; ma io mi lamento di un altro fatto.

Il Governo ha dovuto cedere di fronte alle intimidazioni dei cattolici, ma, viceversa, alla stazione si è formato spontaneamente il corteo, è passato attraverso la città, per volontà e forza di popolo, perchè era infrenabile questa marea umana che voleva commemorare Giordano Bruno nella sua piazza, e la dimostrazione, ossia la commemorazione, è avvenuta ugualmente in pubblico luogo, cioè, sul corso della città.

Capisco la posizione delicatissima ed imbarazzante del Governo, ma, come cittadino che vede tolta al Governo una parte dei propri diritti e della propria autorità, mi sento umiliato quante volte esso dà un ordine e poi è costretto a disdirlo innanzi alla realtà dei fatti.

Se la proibizione del comizio pubblico era necessaria, si doveva mantenere a tutti i costi.

Il fatto che lo facemmo ugualmente, dimostra che la forza del popolo ha soverchiato l'autorità dello Stato.

Questa è la prova dell'errore iniziale. Le violazioni della libertà trovano sempre la loro punizione.

Ella ieri, onorevole sottosegretario di Stato, mi ha detto molto francamente: quando i liberi lavoratori di Molinella o di qualche altra regione della provincia di Bologna, o quando l'Agraria domandano la protezione del libero lavoro, protezione che è garantita dallo Stato, noi non possiamo rifiutarci di accordare tutta la forza necessaria, qualunque essa sia, per mantenere integro questo diritto.

Orbene, i liberi pensatori domandavano l'osservanza, la tutela di un loro diritto spirituale: esso vale quanto i diritti materiali in nome dei quali ieri voi avete parlato.

Evidentemente siamo in un secolo utilitarista; e anche per il Governo val meglio proteggere gli interessi materiali che gli interessi ideali dei partiti. Quegli appaiono più sacri di questi!

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Colajanni, al ministro della guerra, « sulle cause, che hanno ritardato così lungamente e ritardano l'applicazione della legge sulla pensione ai reduci delle patrie battaglie ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Beltrami, al ministro dell'interno, « per sapere quali provvedimenti intenda adottare perchè nei pubblici spettacoli non abbiano a ripetersi disgrazie come quella toccata all'attrice Renée Furie la sera del 20 luglio 1911 in Milano ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Romussi, e Valvassori-Peroni, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « sulla convenienza di aiutare con adeguato sussidio la cattedra ambulante lombarda per la lotta umanitaria contro la malaria ».

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

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Carcassi, Di Stefano, Auteri-Berretta, Celesia, Tassara, Girardi, Paccetti, Chiesa Pietro, Canepa, Macaggi, D'Oria, Cavagnari, Bettolo, Fradeletto, Agnesi, al presidente del Consiglio e al ministro della marina « per sapere se non credano urgente la discussione dei disegni di legge numeri 654 e 662 sui provvedimenti per la marina mercantile ».

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

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. La Camera accogliendo giorni or sono una proposta del presidente del Consiglio, ha prestabilito l'ordine dei suoi lavori nel senso che si discutano prima i bilanci e poi la riforma elettorale, pur non trascurando interpolatamente quegli altri progetti che si possano presentare in discussione.

Io non ho che a riferirmi completamente a questa dichiarazione del presidente del Consiglio; ma soprattutto a quello che noi abbiamo in quella contingenza dichiarato e votato, avvertendo però che la Camera è sempre padrona del suo ordine del giorno. Quello che io posso dichiarare è essenzialmente questo: che il Governo non ha alcun intendimento di differire in qualsivoglia modo



la discussione di quei disegni di legge che tanto interessano l'onorevole Carcassi e gli altri colleghi che hanno presentata l'interrogazione.

PRESIDENTE. Spetta ora di parlare all'onorevole sottosegretario di Stato per la marina.

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Io non ho nulla da aggiungere a quanto ha esposto testè l'onorevole mio collega per l'interno.

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

CARCASSI. Io non posso dichiararmi, come di gran cuore vorrei, soddisfatto della duplice risposta dei due onorevoli sottosegretari di Stato. Io e i colleghi firmatari dell'interrogazione siamo l'eco dei voti di quanti al nostro mare domandano aspirazioni di ardimentosi cimenti, e di quanti dal mare ricavano ardimenti per concorrere al maggiore sviluppo dell'economia nazionale. Ma la marina italiana non può certo completamente esplicitare la sua attività e dar documenti della sua produttività, qualora siano sempre sospese le leggi che devono darle ausilio nella lotta internazionale. Il Governo, l'anno scorso, allorchè presentò molteplici disegni di legge che dovevano con un tutto organico promuovere il risorgimento della marina italiana, prese solenne impegno di far discutere subito questi progetti.

In quella occasione il nostro collega e amico mio diletto onorevole Cellesia, presentava appunto questo ordine del giorno: « la Camera fa voti perchè i lavori parlamentari si inizino subito dopo le vacanze estive con la discussione dei disegni di legge relativi ai problemi marittimi tutt'ora insoluti ». L'onorevole ministro della marina accettava quell'ordine del giorno, talchè non fu guari bisogno provocare sullo stesso votazione dell'Assemblea, essendo unanime l'assentimento di tutti i colleghi della Camera.

E perchè quella promessa fosse ben documentata, l'onorevole Abignente, presidente della Commissione dei diciotto, alla quale era deferito l'esame di questi progetti di legge di cui ci occupiamo, pronunziava le seguenti parole: « ed io stesso non potrei restare un minuto di più al posto di presidente della Commissione dei diciotto, qualora sospettassi che mercè ritardi qualsiasi, si volesse continuare in questo stato di cose provvisorio.

« La questione, ripeto, va risolta ed io anzi prendo impegno che la Commissione,

alla ripresa dei lavori parlamentari, presenterà la relazione su tutti i disegni di legge ».

Ora vedono gli onorevoli sottosegretari di Stato che la loro risposta non è che la riproduzione di quella avuta l'anno scorso.

Le lunghe more frapposte ci rendono disillusi di fronte all'attesa che abbiamo avuta, fiduciosi nella azione del Governo.

Per tanto, nel dichiararmi insoddisfatto, faccio voti perchè la grave questione sia presto risolta dal Parlamento italiano e mi auguro che la risoluzione sia migliore di quella che non consentano i disegni di legge allo studio. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Non essendo presenti gli onorevoli interroganti s'intendono ritirate le interrogazioni seguenti:

Pozzato, al ministro di grazia e giustizia, « sulla urgenza di destinare al tribunale di Rovigo magistrati giudicanti e personale di cancelleria per il normale funzionamento dell'amministrazione giudiziaria »;

Gaudenzi, al ministro dell'interno, « per sapere se la polizia politica abbia il compito di provocare le dimostrazioni antimonarchiche, come si verificava in Forlì nell'occasione della partenza delle truppe per l'Africa »;

Gaudenzi, al ministro dell'interno, « per sapere se non creda opportuno proibire le pubbliche esposizioni fotografiche e cinematografiche delle forche erette, nell'abusato nome della Patria, sul mercato del pane a Tripoli »;

Canepa e Chiesa Pietro, al ministro della marina, « per sapere se e quando intenda presentare il disegno di legge promesso nella discussione dei bilanci del 1910 e 1911 per il miglioramento del personale nelle Capitanerie di porto »;

Di Sant'Onofrio, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere se e quali provvedimenti intenda adottare, e prontamente, a tutela dell'agricoltura siciliana gravemente minacciata dal *Chrysomphalus dictyospermi* (Bianca-Rossa) »;

Di Sant'Onofrio, al ministro dell'istruzione pubblica, « sull'irregolare funzionamento degli Istituti d'insegnamento medio a Castoreale »;

Buonanno, al ministro della guerra, « sul ritardo dell'applicazione del regolamento approvato con regio decreto 22 giugno 1911 agli operai dei panifici militari ».

Così sono esaurite le interrogazioni inscritte nell'ordine del giorno di oggi.

**Differimento della votazione segreta.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno richiederebbe ora la votazione a scrutinio segreto di vari disegni di legge; ma credo opportuno differirla.

**Seguito della discussione sul disegno di legge:  
Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1912-13.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1912-13 ».

La discussione è stata sospesa al capitolo 102.

Seguiamo nell'esame degli altri capitoli.

Capitolo 103. Guardie di città - Premi di ingaggio, di rafferma e soprassoldo di rafferma, lire 1,370,000.

Capitolo 104. Spese per trasferte ai funzionari, agli ufficiali, alle guardie di città ed agli altri agenti di pubblica sicurezza per servizi fuori di residenza, e per trasferimento alle guardie di città, lire 1,200,000.

Capitolo 105. Compensi ad impiegati ed agenti, nonchè a persone estranee all'Amministrazione per lavori e servizi straordinari eseguiti nell'interesse dell'Amministrazione di pubblica sicurezza, lire 250,000.

Capitolo 106. Indennità di soggiorno ai funzionari ed alle guardie di città destinati in località di confine, isolate e malsane; lire 30,000.

Capitolo 107. Sussidi ai funzionari, agli impiegati ed uscieri di pubblica sicurezza, agli ufficiali ed alle guardie di città, lire 45,000.

Capitolo 108. Rimborsi di debiti di massa delle guardie di città licenziate od espulse (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 109. Armamento, travestimento e risarcimento degli effetti di divisa delle guardie di città, lire 88,260.

Capitolo 110. Acquisto e manutenzione di biciclette per gli uffici di pubblica sicurezza, lire 25,000.

Capitolo 111. Istruzione e servizio sanitario per le guardie di città - Assegni ai maestri e medici di nomina ministeriale (*Spese fisse*), lire 46,500.

Capitolo 112. Personale incaricato all'istruzione e servizio sanitario delle guardie

di città - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 4,600.

Capitolo 113. Retribuzioni e onorari per l'istruzione e servizio sanitario ed altre spese per le guardie di città, lire 20,000.

Capitolo 114. Spese di spedalità per malattie contratte in servizio dalle guardie di città, lire 6,000.

Capitolo 115. Contributo per i medici in servizio della pubblica sicurezza da pagarsi alla Cassa depositi e prestiti per la Cassa di previdenza dei sanitari (leggi 14 luglio 1898, n. 335 e 2 dicembre 1909, n. 744), lire 8,900.

Capitolo 116. Fitto di locali per caserme delle guardie di città (legge 24 marzo 1907, n. 116) (*Spese fisse*), lire 850,000.

Capitolo 117. Manutenzione e adattamento dei locali ad uso caserma delle guardie di città (legge 24 marzo 1907, n. 116), lire 50,000.

Capitolo 118. Casermaggio ed altre spese variabili per guardie ed allievi guardie di città e mantenimento delle guardie stesse passate nelle compagnie di disciplina o nella reclusione militare, lire 1,332,000.

Capitolo 119. Spese di cancelleria, scrittoio e simili per la scuola allievi guardie di città e per i comandi delle guardie stesse (*Spese fisse*), lire 18,000.

Capitolo 120. Fitto di locali per gli uffici di pubblica sicurezza e per le delegazioni distaccate (*Spese fisse*), lire 106,000.

Capitolo 121. Manutenzione dei locali degli uffici di questura e di pubblica sicurezza della scuola allievi guardie e della scuola di polizia; acquisto e manutenzione dei mobili per le delegazioni distaccate di pubblica sicurezza e per le scuole predette, lire 35,000.

Capitolo 122. Abbonamento, impianto e manutenzione dei telefoni e dei telegrafi ad uso della pubblica sicurezza (*Spese fisse*), lire 140,000.

Capitolo 123. Premi per arresti e sequestro di armi ed altri compensi da corrispondersi ai reali carabinieri, lire 30,000.

Capitolo 124. Trasporto di carabinieri di scorta a vetture postali, ecc., acquisto di abiti alla borghese ed altre spese per i reali carabinieri, lire 130,000.

Capitolo 125. Spese d'ufficio per i reali carabinieri (*Spese fisse*), lire 8,100.

Capitolo 126. Indennità di via e trasporto d'indigenti per ragione di sicurezza pubblica; indennità di trasferta e trasporto di guardie di città e agenti di pubblica sicurezza in accompagnamento; spese per rim-

patrio dei fanciulli occupati all'estero nelle professioni girovaghe, lire 550,000.

Capitolo 127. Spese confidenziali per la repressione del malandrinaggio, per la ricerca ed estradizione degli imputati o condannati rifugiatisi all'estero ed altre inerenti a questo speciale servizio di sicurezza pubblica, lire 1,150,000.

Capitolo 128. Contributo del Ministero dell'interno a complemento della somma stanziata nel bilancio del Ministero della guerra per le spese relative all'arma dei reali carabinieri, lire 19,462,826.45.

Capitolo 129. Spesa per il casermaggio dei reali carabinieri. (Articolo 1, legge 24 marzo 1907, n. 116), lire 4,200,000.

Capitolo 130. Soprassoldo, trasporto ed altre spese per le truppe comandate in servizio speciale di sicurezza pubblica ed indennità ai reali carabinieri, lire 5,500,000.

Capitolo 131. Acquisto, manutenzione, riparazione e trasporto delle biciclette in servizio dei reali carabinieri, lire 100,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Coris.

CORIS. Mi permetto di far notare all'onorevole presidente del Consiglio che anche l'aumento portato a questo capitolo difficilmente potrà corrispondere al bisogno derivante dalla intensità nuova dei compiti che si son venuti addossando sull'arma dei reali carabinieri, per il che da ogni parte si invoca la concessione delle biciclette alle stazioni dei carabinieri che hanno un vasto territorio da vigilare.

Il ministro della guerra dichiarò, giorni sono, rispondendo all'onorevole Morpurgo, che avrebbe provveduto con l'aumento del personale alle lamentate manchevolezze del servizio, ma un mezzo per rendere anche oggi meno insufficiente tale servizio è appunto quello di fornire ai militi la bicicletta quando le condizioni dei luoghi ne consentano l'uso.

E richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro dell'interno sulla circostanza che, anche quando gli stessi militi dell'arma si mostravano disposti ad acquistare a proprie spese la bicicletta, per una gretta interpretazione di non so quale regolamento o per non so quale altro poco illuminato criterio, si rifiutò loro spesso il consenso invece di approfittare di quella generosa disposizione e dei vantaggi che ne derivano.

Infine prego l'onorevole ministro di voler tener conto, nella distribuzione delle biciclette, delle condizioni speciali di alcune stazioni, e tra queste ve ne sono parecchie del mio collegio, che di tale sussidio hanno

particolare bisogno, perchè devono sorvegliare vasti territori, spesso agitati da lotte economiche.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Sono così convinto della necessità della bicicletta, che io stesso ho imposto all'Arma dei carabinieri di adottare questo mezzo di locomozione, che, in origine, sembrava fosse ai militi poco decoroso.

Da allora è stata inserita in bilancio una cospicua somma per acquisto di biciclette, somma che è stata man mano aumentata sino a raggiungere quest'anno la cifra di cento mila lire, con cui se ne potrà fare un acquisto piuttosto considerevole.

Del resto, poichè è già da molti anni che si fa tale spesa, le stazioni ancora sprovviste di bicicletta non sono numerose: certo ne sono sprovviste stazioni poste in località di montagna, ove non sono strade su cui sia possibile andare con la bicicletta.

Faccio infine notare all'onorevole Coris che la cifra di cento mila lire è stata appunto indicata come necessaria dall'Arma dei carabinieri e quindi credo che con essa potrà provvedersi a tutte le esigenze del servizio.

Ad ogni modo non mancherà di tener presenti nella distribuzione delle biciclette, quelle località nelle quali, come ha accennato l'onorevole Coris, vi sono ragioni che rendono più urgente provvedere le stazioni di questo mezzo di locomozione.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 131 s'intende approvato in lire 100,000.

Capitolo 132. Spese per posti fissi di carabinieri reali nella campagna romana, lire 5,000.

Capitolo 133. Spese per i domiciliati coatti e per gli assegnati a domicilio obbligatorio, non che pel personale aggregato (regio decreto 17 febbraio 1881, n. 74 e relativo regolamento approvato con decreto ministeriale 10 dicembre 1881), lire 650,000.

Capitolo 134. Manutenzione dei fabbricati delle colonie dei coatti, lire 30,000.

Capitolo 135. Fitto di locali di proprietà privata per le colonie dei coatti, lire 45,000.

Capitolo 136. Indennità e retribuzioni per servizi telegrafici e telefonici straordinari prestati nell'interesse della pubblica sicurezza da ufficiali telegrafici o da altri, a richiesta delle autorità competenti, e rimborso di spese accessorie telegrafiche

per telegrammi di Stato spediti in espresso per servizi di pubblica sicurezza, lire 80,000.

*Spese per l'amministrazione delle carceri.*

— Capitolo 137. Carceri — Personale di direzione, di amministrazione e tecnico (*Spese fisse*), lire 1,510,516.

Capitolo 138. Personale di direzione, di amministrazione e tecnico delle carceri — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 13,000.

Capitolo 139. Personale di educazione e di sorveglianza dei riformatori governativi (*Spese fisse*), lire 487,799.

Capitolo 140. Personale di educazione e di sorveglianza dei riformatori governativi — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 4,000.

Capitolo 141. Personale di custodia, sanitario, religioso e d'istruzione delle carceri (*Spese fisse*), lire 8,703,840.

Capitolo 142. Indennità di disagiata residenza agli agenti di custodia — Indennità agli agenti di custodia addetti a stabilimenti penali situati in località isolate o malsane (Decreto ministeriale 26 giugno 1908, n. 40659.5), lire 54,980.

Capitolo 143. Personale di custodia — Indennità di alloggio, lire 458,000.

Capitolo 144. Personale di custodia — Premi annessi alla medaglia di servizio, lire 170,000.

Capitolo 145. Indennità in mancanza dell'alloggio in natura agli ispettori generali di 2ª classe, direttori, funzionanti da direttori e censori dei riformatori governativi e indennità di disagiata residenza agli impiegati effettivi di ruolo, agli agronomi, ai sanitari e cappellani addetti a stabilimenti posti in località isolate o malsane (*Spese fisse*), lire 54,000.

Capitolo 146. Spese di ufficio, di posta ed altre per le direzioni degli stabilimenti carcerari — Gite del personale nell'interesse dell'amministrazione domestica, lire 76,400.

Capitolo 147. Personale di custodia — Premi d'ingaggio, di rafferma, di soprassoldo, lire 750,000.

Capitolo 148. Armamento ed indennità cavallo agli agenti carcerari, lire 10,000.

Capitolo 149. Spese di viaggio agli agenti carcerari, lire 90,000.

Capitolo 150. Compensi per servizi prestati nell'interesse dell'Amministrazione delle carceri e del fondo dei detenuti e degli agenti di custodia, lire 102,000.

Capitolo 151. Indennità a computisti incaricati delle funzioni di contabili ed ai funzionari incaricati del servizio di vigilanza

sulle carceri giudiziarie alle quali non sia preposta una direzione autonoma; retribuzioni e indennità a personale assunto in servizio temporaneo nonchè per incarichi di speciali funzioni, missioni, ispezioni e in genere per qualunque lavoro o servizio eseguito da estranei nell'interesse dell'amministrazione carceraria, lire 37,000.

Capitolo 152. Sussidi al personale in servizio dipendente dall'amministrazione delle carceri e dei riformatori, lire 27,000.

Capitolo 153. Sussidi a personale già appartenente all'amministrazione delle carceri e dei riformatori e rispettive famiglie, lire 13,000.

Capitolo 154. Quota di concorso alla Commissione penitenziaria internazionale-Acquisto di opere, lire 1,000.

Capitolo 155. Mantenimento dei detenuti, dei corrigendi nei riformatori governativi e degli inservienti, pagamento delle diarie agli appaltatori del servizio generale di fornitura delle carceri giudiziarie e degli stabilimenti penali; combustibile e stoviglie, lire 11,400,000.

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

CACCIALANZA. Richiamo l'attenzione del Governo sul gran numero di domande per ricovero di minorenni corrigendi, i quali non possono essere accolti per deficienza di posti sia nei riformatori governativi, sia in quelli equiparati ai riformatori governativi.

Questa dei minorenni travati è una piaga che va sempre più allargandosi, e contro la quale non valgono a far riparo nè l'incremento dell'istruzione, nè l'esempio o l'autorità dei genitori spesso manchevoli, nè il valore delle leggi deficienti e sprovviste di virtù preventiva.

Sono necessari nuovi provvedimenti e mi auguro che presto il Parlamento possa discutere quelle proposte che, nei riguardi della delinquenza giovanile, si stanno studiando da una speciale Commissione. Intanto è necessario affrettare e accelerare la costruzione di ricoveri per corrigendi, poichè questo è l'unico rimedio che oggi sia possibile attuare ed è necessario affrettarla anche perchè recentemente il Governo ha stabilito un limite massimo di età per entrare in questi ricoveri, limite massimo che tante volte viene oltrepassato di fronte alle stesse domande di ricovero.

Ho appreso dalla relazione della Giunta del bilancio che si stanno costruendo altri

due riformatori, e mi auguro che i lavori possano procedere con sollecitudine.

Ma nello stesso tempo fo voti perchè si veda di aumentare più che sia possibile i ricoveri sia per omaggio alle stesse ordinanze presidenziali di ricovero che sono sempre in gran numero e urgenti, sia anche nell'interesse delle famiglie e della crescente generazione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

**GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** L'onorevole Caccialanza sa che la questione dei riformatori è una di quelle che hanno occupato di più l'amministrazione del Ministero dell'interno, in questi ultimi anni, in cui è stata profondamente trasformata questa istituzione, la quale in origine era una forma di carcere, e adesso è una vera casa di correzione e di educazione.

Naturalmente i minorenni che sarebbe bene di poter ricoverare, superano di gran lunga il numero dei posti di cui si dispone. Per provvedere al bisogno si sono ampliati più che si poteva gli istituti esistenti, e si è iniziata la costruzione di riformatori nuovi, come risulta dalla relazione della Giunta del bilancio.

Inoltre sono presentemente allo studio altri progetti di riformatori nelle provincie che ancora ne mancano. Data la deficienza di posti per tutti quelli che si potevano ricoverare, l'amministrazione ha ritenuto che fosse opportuno dare la preferenza a quelli che non sono ancora troppo avanzati in età, perchè è più facile correggere un ragazzo di 10 o 12 anni, che non uno di 17 o 18. Sarebbe bene che si potesse dar ricovero a tutti, ma, data la deficienza dei posti, l'amministrazione ha creduto che fosse buon sistema preferire quelli che presentano maggiore probabilità di accogliere bene l'educazione che si può dare nel riformatorio.

Assicuro quindi l'onorevole Caccialanza che mi occupo di proposito per aumentare il numero e per migliorare le condizioni dei riformatori, e spero che si possa in tempo non lontano raggiungere il risultato di ricoverare tutti coloro ai quali il ricovero dà ancora la speranza di una riabilitazione.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 155 s'intende approvato nella somma di lire 11,400,00.

**Capitolo 156.** Provvista e riparazioni di mobili, di vestiario, di biancheria e libri per le carceri, lire 1,100,000.

**Capitolo 157.** Retribuzioni ordinarie e straordinarie agli inservienti liberi, agli assistenti, farmacisti e tassatori di medicinali per le carceri, lire 185,000.

**Capitolo 158.** Mantenimento nei riformatori privati dei giovani ricoverati per correzione paterna e per oziosità e vagabondaggio, lire 1,800,000.

**Capitolo 159.** Trasporto dei detenuti ed indennità di trasferte alle guardie, lire 1,550,000.

**Capitolo 160.** Provvista e manutenzione di vetture e vagoni cellulari per il trasporto dei detenuti, lire 70,000.

**Capitolo 161.** Servizio delle manifatture carcerarie - Acquisto e manutenzione di macchine, attrezzi e utensili, lire 200,000.

**Capitolo 162.** Servizio delle manifatture carcerarie - Provviste di materie prime ed accessorie (articoli 1 e 3 della legge 10 febbraio 1898, n. 31), lire 3,000,000.

**Capitolo 163.** Servizi delle manifatture carcerarie - Mercedi ai detenuti lavoranti e compensi straordinari, lire 650,000.

**Capitolo 164.** Servizio delle manifatture carcerarie - Retribuzioni e compensi ai capi d'arte liberi, agli agenti carcerari funzionanti da capi d'arte, ai commissionari, agli inservienti ed agli agronomi, aiuti agronomi, assistenti tecnici, e retribuzioni agli operai liberi per i lavori di rifinitura di manufatti, ed anche a persone estranee per servizi resi nell'interesse delle manifatture carcerarie, lire 200,000.

**Capitolo 165.** Servizio delle manifatture carcerarie - Carta, stampati, minuti oggetti di facile logorazione, posta, facchinaggi e trasporti - Minute spese per le lavorazioni, lire 200,000.

**Capitolo 166.** Servizio delle manifatture carcerarie - Indennità per gite fuori di residenza, lire 11,000.

**Capitolo 167.** Fitto di locali di proprietà privata per le carceri (*Spese fisse*), lire 85,000.

**Capitolo 168.** Spese di riduzione, di ampliamento e di costruzione dei fabbricati carcerari (articoli 1 e 2 della legge 10 febbraio 1898, n. 31), lire 512,000.

**Capitolo 169.** Manutenzione e sistemazione dei fabbricati carcerari: lavori di riparazione e di adattamento; impianto e manutenzione di apparecchi telegrafici e telefonici, di trombe e condotte d'acqua, lire 726,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Eugenio Chiesa.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Caccialanza.

**CACCIALANZA.** Fra gli stabilimenti carcerari di nuova costruzione, la relazione della Giunta del bilancio enumera anche il carcere di Lodi.

Questo carcere è già da un anno ultimato. Non mancano che alcune opere di finimento che avrebbero potuto essere già eseguite e che, in ogni modo, si possono eseguire in breve tempo. Intanto però i detenuti rimangono nel vecchio carcere e, a parte la spesa che il Governo deve sostenere per l'affitto dei locali vecchi, questo carcere si mostra sempre più disadatto e per ragioni di sicurezza ed anche per ragioni d'igiene e, tanto più disadatto, in quanto che fatti recenti e gravissimi mostrano la necessità di abolire il sistema della vita in comune dei detenuti.

Raccomando quindi vivamente al Governo di sollecitare le ultime opere mancanti e di fare aprire presto il carcere nuovo.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

**GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** Mi adopererò con la massima cura affinché il carcere di Lodi sia presto messo in funzione. Poichè si è ritenuto necessario costruire, con grave spesa, un carcere nuovo per sopprimere il vecchio, è evidente l'urgenza di addivenire a tale soppressione.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 169 nella somma di lire 726,000.

**Capitolo 170.** Manutenzione dei fabbricati carcerari — Spese per lo studio e la compilazione dei progetti relativi all'impianto di stabilimenti carcerari, indennità per trasferte e per servizi straordinari, lire 27,000.

**Capitolo 171.** Fotografie dei malfattori più pericolosi (articolo 448 del regolamento generale degli stabilimenti carcerari, approvato con regio decreto 1° febbraio 1891, numero 260), lire 8,000.

**Capitolo 172.** Sussidi alle Società di patronato pei liberati dal carcere, lire 13,300.

**Capitolo 173.** Contributo per i medici in servizio dell'amministrazione carceraria, da pagarsi alla Cassa depositi e prestiti per la Cassa di previdenza per le pensioni dei sanitari (leggi 14 luglio 1898, n. 335 e 2 dicembre 1909, n. 744), lire 47,000.

**Titolo II. Spesa straordinaria.** — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — **Capitolo 174.** Maggiori assegnamenti sotto qualsiasi denominazione (*Spese fisse*), lire 750.

**Capitolo 175.** Stipendio ai consiglieri aggiunti in soprannumero (*Spese fisse*), lire 250,000.

**Capitolo 176.** Assegni di disponibilità (*Spese fisse*), lire 32,000.

**Capitolo 177.** Assegnazioni vitalizie e sussidi alle famiglie dei morti per la causa nazionale e a danneggiati politici, lire 220,000.

**Capitolo 178.** Assegnazioni vitalizie, indennità e sussidi ai danneggiati politici del 1848 e 1849 delle provincie napoletane. (Legge 8 luglio 1883, n. 1496, serie 3ª, articoli 1 e 7 e legge 7 luglio 1901, n. 308, articolo 2), lire 525,000.

**Capitolo 179.** Assegnazioni vitalizie, indennità e sussidi ai danneggiati politici del 1848 e 1849 delle provincie siciliane (Legge 8 luglio 1883, n. 1496, serie 3ª, articoli 1 e 7 e legge 7 luglio 1901, n. 308, articolo 2), lire 175,000.

**Capitolo 180.** Assegnazioni vitalizie, indennità e sussidi ai danneggiati politici del 1848 e 1849 delle provincie siciliane (Legge 8 luglio 1883, n. 1496, serie 3ª, articoli 2 e 8), lire 47,750.

**Capitolo 181.** Costruzione dell'edificio destinato a sede del Ministero dell'interno. (Legge 18 luglio 1911, n. 836) (*Spesa ripartita*), per memoria.

*Spese per la pubblica beneficenza.* — **Capitolo 182.** Assegni a stabilimenti di pubblica beneficenza, lire 8,910.

**Capitolo 183.** Erogazione a favore delle provincie e dei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908, a sensi dell'articolo 2 della legge 12 gennaio 1909, numero 12, del fondo costituito dall'addizionale stabilita dallo stesso articolo 2, per memoria.

**Capitolo 184.** Maggiore interesse da pagarsi alla Cassa depositi e prestiti sui mutui all'interesse del 2 per cento concessi per provvedere alla costruzione o sistemazione di ospedali comunali e consorziali, giusta gli articoli 8 e 9 della legge 25 giugno 1911, n. 586 (*Spesa obbligatoria*), lire 40,000.

*Spese per la sanità pubblica.* — **Capitolo 185.** Maggiore interesse da pagarsi alla Cassa depositi e prestiti sui mutui all'inter-

se del 3 per cento concessi ai comuni per provvedere alle spese riguardanti la pubblica igiene, giusta gli articoli 43, 44, 47 e 48 del testo unico di legge approvato con regio decreto 5 settembre 1907, n. 751 (*Spesa obbligatoria*), lire 300,000.

Capitolo 186. Maggiore interesse da pagarsi alla Cassa depositi e prestiti sui mutui all'interesse del 2 per cento concessi ai comuni per provvedere alle opere riguardanti la pubblica igiene, giusta gli articoli 7 e 9 della legge 25 giugno 1911, n. 586 (*Spesa obbligatoria*), lire 100,000.

Capitolo 187. Concorso dello Stato nel pagamento degli interessi sui mutui contratti dai comuni per l'esecuzione di opere e per le spese occorrenti per la provvista di acque potabili, giusta gli articoli 45 e 49 del testo unico di legge 5 settembre 1907, n. 751, e l'articolo 14, nn. 2 e 4, della legge 25 giugno 1911, n. 586 (*Spesa obbligatoria*), lire 700,000.

Capitolo 188. Concorso dello Stato nel pagamento totale o parziale degli interessi sui mutui contratti dai comuni o consorzi per l'esecuzione di opere, e per le spese occorrenti per la provvista di acque potabili, giusta gli articoli 2, 5 e 14, nn. 1 e 3, della legge 25 giugno 1911, n. 586, lire 380,000.

Capitolo 189. Concorso dello Stato nelle annualità dei mutui contratti per l'esecuzione delle opere e per le spese occorrenti per la provvista di acqua potabile, dai comuni della Basilicata non compresi nella tabella E della legge 31 marzo 1904, n. 140, giusta gli articoli 13 e 19 della legge 25 giugno 1911, n. 586 (*Spesa obbligatoria*), lire 35,000.

Capitolo 190. Concorso dello Stato nelle annualità di mutui contratti o da contrarsi da comuni della Calabria per la esecuzione delle opere e per le spese occorrenti per la provvista di acqua potabile, giusta l'articolo 42 della legge 25 giugno 1906, n. 255, gli articoli 41, 43 e 44 della legge 9 luglio 1908, n. 445, e l'articolo 13 della legge 25 giugno 1911, n. 586 (*Spesa obbligatoria*), lire 360,000.

Capitolo 191. Quota di concorso dello Stato ai comuni della Sardegna nelle spese per la esecuzione di opere riguardanti la provvista di acque potabili, giusta l'articolo 81 del testo unico di legge approvato con regio decreto 10 novembre 1907, n. 844, e l'articolo 13 della legge 25 giugno 1911, n. 586 (*Spesa obbligatoria*), lire 300,000.

Capitolo 192. Maggiore interesse da pagarsi alla Cassa depositi e prestiti sui mutui all'interesse del 2 per cento concessi ai comuni e consorzi per le opere necessarie per la provvista di acqua potabile nei territori compresi nelle bonifiche di 1<sup>a</sup> categoria, giusta gli articoli 31 e 32 della legge 13 luglio 1911, n. 774 (*Spesa obbligatoria*), lire 2,000.

Capitolo 193. Spese a carico dello Stato per i mutui di favore da accordarsi ai comuni di Ottaiano, San Giuseppe Vesuviano, Boscotrecase, Somma Vesuviana e San Genaro di Palma per la provvista di acqua potabile, giusta l'articolo 5 della legge 19 luglio 1906, n. 390 e l'articolo 15 del regolamento 16 settembre 1906, n. 510, lire 18,630.

Capitolo 194. Concorso dello Stato nel pagamento della rata annua dovuta alla Cassa depositi e prestiti per interessi ed ammortamento del mutuo concesso al comune di Grosseto, giusta la legge 26 luglio 1888, n. 5615, lire 26,690.

Capitolo 195. Concorso dello Stato nel pagamento degli interessi sul prestito concesso dalla Cassa depositi e prestiti al comune di Scansano (legge 20 luglio 1897, n. 321), lire 3,040.

Capitolo 196. Concorso dello Stato al pagamento degli interessi sul prestito concesso dalla Cassa depositi e prestiti al comune di Comacchio (legge 23 agosto 1900, n. 315), lire 7,170.

*Spese per l'amministrazione delle carceri.*

— Capitolo 197. Maggiori spese occorrenti per la costruzione del manicomio giudiziario a Barcellona Pozzo di Gotto, autorizzata dalla legge 9 maggio 1907, n. 260 (*Spesa ripartita 2<sup>a</sup> ed ultima rata*) (legge 13 luglio 1910, n. 466 - Tabella A), lire 100,000.

Capitolo 198. Costruzione di due carceri giudiziarie a Venezia e Bari, di un sanatorio criminale a Montesarchio e di due riformatori a Cagliari ed Airola (legge 6 luglio 1911, n. 696) (*Spesa ripartita*) (3<sup>a</sup> delle sei rate annuali), lire 400,000.

Categoria IV. *Partite di giro.* — Capitolo 199. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 1,683,542.76.

*Riassunto per titoli.* — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.*

— Spese generali, lire 4,444,497.

Debito vitalizio, lire 8,300,000.

Archivi di Stato, lire 1,069,707.63.

Amministrazione provinciale, 12,643,571 lire.

Pubblica beneficenza, lire 1,583,970.  
 Sanità pubblica, lire 3,923,400.  
 Sicurezza pubblica, lire 61,406,875.45.  
 Amministrazione delle carceri, 34,346,835  
 lire.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 127,718,856.08.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 1,250,500.

Pubblica beneficenza, lire 48,910.

Sanità pubblica, lire 2,232,530.

Amministrazione delle carceri, lire 500,000.

Totale della categoria I della parte straordinaria, lire 4,031,940.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 131,750,796.08.

Categoria IV. — *Partite di giro*, 1,683,542 lire e centesimi 76.

*Riassunto per categorie*. — Categoria I. — *Spese effettive* (parte ordinaria e straordinaria), lire 131,750,796.08.

Categoria IV. — *Partite di giro*, lire 1,683,542.76.

Pongo a partito il totale generale del bilancio dell'interno in lire 133,434,338.84.

(È approvato).

Passiamo ora alla discussione dell'articolo unico del disegno di legge di cui do lettura:

« Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1912 al 30 giugno 1913 in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

### Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina ha facoltà di parlare.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: Sul matrimonio degli ufficiali della regia marina.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della marina della presentazione

del disegno di legge: Sul matrimonio degli ufficiali della regia marina.

Questo disegno di legge sarà stampato, distribuito e trasmesso agli Uffici.

### Discussione del disegno di legge: Aumento della spesa straordinaria consolidata del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari del 1912-13 al 1920-21.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Aumento della spesa straordinaria consolidata del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari del 1912-13 al 1920-21.

Se ne dia lettura.

CAMERINI, *segretario*, legge: (V. Stampato, n. 1053-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

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

Passiamo ora alla discussione degli articoli:

#### Art. 1.

« Il limite degli stanziamenti da effettuare nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, di cui alla legge 21 giugno 1906, n. 238 (articolo 1), è elevato come appresso:

a) per la categoria I del bilancio — Spese effettive — lire 91 milioni per l'esercizio 1912-13, 94 milioni per 1913-14, 97 milioni per 1914-15, 100 milioni per ciascuno degli esercizi dal 1915-16 al 1920-21;

b) per la categoria II — Costruzioni di strade ferrate — lire 50 milioni per ciascuno degli esercizi dal 1912-13 al 1920-21.

« Cessano coll'esercizio finanziario 1911-12 i prelevamenti dalle assegnazioni di spese per opere straordinarie disposti dagli articoli 6 della legge 7 luglio 1902, n. 333, 2 della legge 8 luglio 1906, n. 304, e 58 della legge 13 luglio 1910, n. 466 ».

(È approvato).

#### Art. 2.

« La ripartizione per opere delle somme di cui alla lettera a) dell'articolo precedente sarà regolata dalla tabella A annessa alla presente legge.



« Gli stanziamenti per capitoli, tanto delle spese indicate alla lettera *a*) quanto delle altre distinte colla lettera *b*) dell'articolo precedente, verranno determinati in sede di bilancio, ferma restando la disposizione di cui all'articolo 5 della legge 28 giugno 1908, n. 302, circa la dimostrazione e la denuncia

del movimento dei fondi tra gli articoli nei quali si suddivideranno poi i capitoli del bilancio ».

Si dia lettura della tabella *A* annessa a questo articolo 2.

CAMERINI, *segretario*, legge:

## Ripartizione per opere delle somme da stanziare negli stati di previsione della

O P E R E	1912-13
Spese generali . . . . .	782,600
Ponti e strade . . . . .	9,400,000 <sup>(a)</sup>
Opere idrauliche . . . . .	3,000,000
Bonifiche . . . . .	13,300,000 <sup>(b)</sup>
Opere marittime . . . . .	13,000,000
Strade ferrate, tramvie, automobili . . . . .	5,800,000
Opere in Roma — Università, Regia scuola politecnica e Biblioteca nazionale in Napoli — Politecnico di Torino . . . . .	15,500,000
Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna . . . . .	1,350,000
Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele . . . . .	7,380,000
Opere nella Basilicata . . . . .	3,874,500
Opere nelle provincie Calabresi . . . . .	5,000,000
Opere nelle provincie Venete e di Mantova . . . . .	7,251,100
Spese in dipendenza di alluvioni, piene e frane . . . . .	1,454,000
Spese di riparazione dei danni dell'eruzione del Vesuvio dell'aprile 1906 . . . . .	60,000
Spese di riparazione dei danni di terremoti . . . . .	2,790,000
Imprevisti per le opere contemplate ai numeri 1 e 12 della tabella C annessa alla legge 22 dicembre 1910, n. 919 . . . . .	200,000
Assegnazione per un fondo di riserva . . . . .	857,800
	91,000,000 <sup>(c)</sup>

(a) Oltre lire 399,000 da stanziarsi nello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro a titolo di rimborso delle anticipazioni fornite dalla Cassa depositi e prestiti a sensi delle leggi 28 dicembre 1902, n. 547, e 6 giugno 1907, n. 300.

TABELLA A.

spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi dal 1912-13 al 1920-21.

Stanziamenti per gli esercizi

1913-14	1914-15	1915-16	1916-17	1917-18	1918-19	1919-20	1920-21
775,600	778,600	800,000	840,000	840,000	890,000	890,000	890,000
10,100,000	10,600,000	11,400,000	11,400,000	11,400,000	11,400,000	11,400,000	11,400,000
4,000,000	5,500,000	5,700,000	6,200,000	6,200,000	6,200,000	6,200,000	6,250,000
13,400,000 <sup>(c)</sup>	14,000,000 <sup>(c)</sup>	15,000,000	15,500,000	16,000,000	16,000,000	16,000,000	16,000,000
13,000,000	13,000,000	13,000,000	14,000,000	14,000,000	14,000,000	14,000,000	14,000,000
6,000,000	6,290,000	7,240,000	7,690,000	7,990,000	8,740,000	8,990,000	9,240,000
11,350,000	11,163,500	9,772,500	8,129,000	6,700,000	5,700,000	4,700,000	3,700,000
1,350,000	1,500,000	1,500,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000	2,000,000
7,120,000	7,100,000	7,000,000	7,000,000	7,000,000	7,000,000	7,000,000	7,500,000
4,500,000	4,500,000	4,500,000	4,500,000	4,500,000	4,500,000	4,500,000	4,500,000
5,000,000	5,000,000	5,000,000	5,500,000	6,000,000	6,000,000	6,000,000	6,000,000
8,063,500	7,279,500	7,615,000	8,115,000	8,115,000	8,115,000	8,115,000	8,115,000
3,604,000	3,684,000	3,394,000	3,404,000	3,104,000	3,104,000	3,104,000	3,104,000
1,200,000	1,200,000	1,364,000	»	»	»	»	»
2,535,000	2,270,000	2,820,000	»	»	»	»	»
200,000	700,000	»	»	»	»	»	»
1,801,900	2,434,400	3,894,500	5,722,000	6,151,000	6,351,000	7,101,000	7,301,000
94,000,000 <sup>(c)</sup>	97,000,000 <sup>(c)</sup>	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000

(b) Oltre lire 287,000 da stanziarsi nel bilancio del tesoro, come è detto alla nota (a).

(c) Oltre lire 686,000 da stanziarsi nel bilancio del tesoro, come è detto alla nota (a).

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare pongo a partito l'articolo secondo con l'annessa tabella A di cui è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 3.

« Qualora si rendessero insufficienti gli stanziamenti per spese effettive negli esercizi finanziari 1912-13, 1913-14 e 1914-15 rispetto allo sviluppo assunto dai lavori nelle provincie meridionali, nella Sicilia e nella Sardegna, il ministro del tesoro è autorizzato a provvedere ai maggiori pagamenti necessari valendosi dei mezzi ordinari di tesoreria consentiti dalle vigenti leggi, sino a concorrenza di 9 milioni di lire nell'esercizio 1912-13, di 6 milioni nell'esercizio 1913-14 e di 3 milioni nell'esercizio 1914-15. Delle anticipazioni eseguite il tesoro sarà reintegrato colle disponibilità risultanti sugli stanziamenti degli esercizi dal 1916-17 al 1920-21 ».

(È approvato).

Art. 4.

« Sono autorizzate le seguenti spese da inscrivere nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici entro i limiti di stanziamento stabiliti all'articolo 1 della presente legge:

a) lire 3,000,000 per nuovi lavori di sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali e pel compimento e liquidazione di quelli dipendenti dalle varie leggi sinora emanate, pei quali risultassero insufficienti le singole assegnazioni;

b) lire 520,000 per direzione e sorveglianza pei lavori di sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali di cui alla precedente lettera a);

c) lire 8,000,000 per la costruzione di ponti e strade nazionali e di strade provinciali che si eseguono a cura dello Stato, comprese nella tabella B annessa alla presente legge (Spesa in aggiunta a quella autorizzata dalle leggi 30 giugno 1909, n. 407, e precedenti);

d) lire 7,500,000 per concorso dello Stato per le strade provinciali di prima e seconda 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 in aggiunta a quella autorizzata dalle leggi 13 aprile 1911, n. 311, e precedenti);

e) lire 500,000 per sussidio dello Stato per le strade provinciali di terza serie in dipendenza delle leggi 27 giugno 1869, n. 5147, e 30 maggio 1875, n. 2521 (Spesa in aggiunta a quella autorizzata dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, e precedenti);

f) lire 450,000 per provvedere al pagamento del concorso governativo in ragione del 50 per cento della spesa occorrente per l'esecuzione dei lavori d'incanalamento delle acque del nuovo Sbauzone (1° e 2° tronco) e in ragione del 25 per cento della spesa occorrente per la riunione in unico collettore di tutti gli altri canali principali esistenti a monte della strada dello Sperone nella bonifica delle paludi di Napoli, di cui all'articolo 66 della legge 22 marzo 1900, n. 195;

g) lire 800,000 per illuminazione delle coste, boe, ecc. Costruzione e miglioramento dei manufatti (Spesa in aggiunta a quella autorizzata dalla legge 14 luglio 1907, n. 542);

h) lire 3,700,000 per acquisto e riparazione straordinaria di mezzi effossori occorrenti per l'escavazione dei porti;

i) lire 3,300,000 per escavazione straordinaria nei diversi porti del Regno;

k) lire 2,500,000 per impreviste e maggiori spese per le opere portuali contemplate nelle varie leggi sin qui emanate e per lavori diversi nei vari porti del Regno (Spesa in aggiunta a quella autorizzata dalle leggi 13 aprile 1911, n. 311 e precedenti);

l) lire 8,000,000 per la prosecuzione della via Cavour e sistemazione della piazza Venezia in Roma (Spesa in aggiunta a quella autorizzata dalle leggi 20 luglio 1890, n. 6980 e 6 agosto 1893, n. 458);

m) lire 3,300,000 pei lavori di sistemazione del Tevere, opere urgenti per la navigabilità di detto fiume a valle di Roma e spese eventuali per le vertenze inerenti alla concessione di navigazione e lavori (Spesa in aggiunta a quella autorizzata dalle leggi 2 luglio 1890, n. 6936, e precedenti);

n) lire 6,500,000 pei lavori di ampliamento, sistemazione ed arredamento dell'Università di Napoli e degli istituti dipendenti, compresi l'edificio universitario di San Marcellino e la Regia Scuola Politecnica (Spesa in aggiunta a quella autorizzata dalle leggi 17 luglio 1910, n. 474, 30 giugno 1909, n. 407, e precedenti);

o) lire 1,240,000 pei lavori di sistemazione della Biblioteca Nazionale di Napoli;

p) lire 3,000,000 per contributo dello Stato nella spesa per la costruzione dei

nuovi edifici da erigersi a sede del Regio Politecnico di Torino;

q) lire 400,000 per il compimento del fabbricato in Potenza destinato a sede degli uffici governativi (Spesa in aggiunta a quella autorizzata dalla legge 9 luglio 1908, n. 445);

r) lire 6,000,000 per le opere marittime nelle provincie calabresi (Spesa in aggiunta a quella autorizzata dalle leggi 13 luglio 1910, n. 466 e precedenti);

s) lire 3,000,000 per i lavori di riparazione di strade nazionali resi necessari in conseguenza di alluvioni, piene e frane e per opere di difesa delle strade stesse contro le corrosioni dei fiumi e dei torrenti (Spesa in aggiunta a quella autorizzata dal regio decreto 21 dicembre 1911, n. 1741, dalle leggi 13 aprile 1911, n. 311, e precedenti);

t) lire 500,000 per concorso dello Stato in misura del 50 per cento nella spesa prevista per la ricostruzione del ponte della Priula lungo la strada da Treviso ad Udine, danneggiato dalle piene del Piave;

u) lire 3,000,000 per 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, delle quali:

per il servizio stradale . . . L. 2,400,000

per il servizio idraulico . . . » 600,000

« La spesa rimasta da stanziare nei bilanci dal 1912-13 in avanti, giusta la legge 22 dicembre 1910, n. 919 (n. 12 della tabella C) e precedenti verrà ripartita come appresso:

servizio stradale . . . . . L. 3,100,000

servizio idraulico . . . . . » 731,000

L. 3,831,000

v) lire 1,000,000 per l'attuazione dei provvedimenti a favore dei comuni colpiti dal terremoto del 7 giugno 1910 (Spesa in aggiunta a quella autorizzata dalle leggi 13 luglio 1910, n. 467, 13 aprile 1911, n. 311, e dal regio decreto 21 dicembre 1911, n. 1741) ».

Si dia lettura della tabella B annessa a questo articolo 4.

CAMERINI, segretario, legge:

## TABELLA B.

Lavori di costruzione di ponti e strade nazionali e di strade provinciali  
che si eseguono a cura dello Stato.

N. d'ordine	LAVORO	Importo
1	Strada nazionale n. 1. — Costruzione del tronco fra i piani di Staburigo e Misurina	700,000
2	Strada nazionale n. 30. — Deviazione del tratto da Casina a Felina . . . . .	500,000
3	Strada nazionale n. 40. — Completamento del primo tratto, dal distacco della provinciale Umbro-Sabina, per Collicella, al valico del Colle della Serra, del tronco detto della Meta, già facente parte della strada nazionale Salaria (n. 47-bis), e costruzione del secondo tratto del tronco medesimo dal valico della Serra, al ponte sul torrente Scandarello . . . . .	220,000
4	Strada per Bosco Martese da Teramo a raggiungere la strada di 1ª serie Aquila-Ascoli (Teramo) (Legge 30 maggio 1875, n. 2521, n. 2) . . . . .	400,000
5	Strada di Scanno da Sulmona per Bugnara, Anversa, Villago e Scanno a Villetta Barrea (Aquila) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 13) . . . . .	400,000
6	Strada da Sulmona per Campo di Giove alla provinciale Frentana presso Palena (Aquila) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 16) . . . . .	200,000
7	Strada da Sarsina per la valle del Savio a Bagno di Romagna e da Bagno di Romagna a Pieve Santo Stefano (Firenze) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 23)	700,000
8	Strada da Agnone a Castel di Sangro (Campobasso) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 70) . . . . .	500,000
9	Strada da Piedimonte d'Alife pel Matese a raggiungere la strada nazionale Isernia-Campobasso fra Boiano e Vinchiatturo (Caserta) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 76) . . . . .	400,000
10	Ponte sul Sangro sulla provinciale Chieti-Atezza e strada da presso Atezza a Cupello (Chieti) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 96) . . . . .	500,000
11	Strada da Sant'Agata di Militello nei pressi di Alcara li Fusi, Longi, Galati, Ucria e Raccuia alla provinciale Patti-Randazzo (Messina) (Legge 23 luglio 1881, n. 333, Elenco III, n. 165) . . . . .	1,000,000
12	Imprevisti, maggiori spese e casuali per le costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi	1,680,000
13	Direzione e sorveglianza nei lavori di costruzione di ponti e strade nazionali e di strade provinciali sovvenute . . . . .	800,000
	Totale . . . .	8,000,000

**PRESIDENTE.** Il Governo propone di aggiungere al comma *d*) di questo articolo dopo le parole « della legge 23 luglio 1881 n. 333 » le altre: « e per il tratto del piazzale della stazione di Baschi all'incontro con la strada Cassia-Orvietana a completamento della strada provinciale inscritta al n. 199 dell'elenco medesimo ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole Dago-  
sto il quale propone di sostituire nel com-  
ma *c*, alle parole « Tabella *B* annessa » le  
parole « Tabelle *A* e *B* annesse ».

**DAGOSTO.** Ho rinunciato volentieri a  
parlare nella discussione generale; ma qui  
mi sia consentito di fare una breve osser-  
vazione.

Premetto che voterò con grande piacere  
questo disegno di legge: perchè, a meno di  
ventiquattro ore dalle dichiarazioni del-  
l'onorevole presidente della Giunta del bi-  
lancio e dell'onorevole ministro del tesoro,  
esso fornisce la prova chiara, apodittica,  
che l'azione nella Libia, in cui sono im-  
pegnati l'anima d'Italia ed il valore pro-  
vato dei nostri soldati, non impediscono lo  
svolgimento progressivo delle opere pubbli-  
che, chè anzi ad esse si dà maggiore e più vi-  
goroso impulso. Ma l'osservazione a cui ho  
or ora accennato s'impone per ragione sem-  
plicissima.

In quest'articolo 4º, alla lettera *c*), si  
stanziavano 8 milioni di lire « per la costru-  
zione di ponti e strade nazionali e di strade  
provinciali che si eseguono a cura dello  
Stato, comprese nella tabella *B* annessa alla  
presente legge ».

Ora, dando uno sguardo a questa tabella  
*B*, si nota che ivi è cenno di molte strade  
con speciali dotazioni; ma che da tali stra-  
de sono assolutamente escluse sia quelle  
della Calabria, sia quelle della Basilicata,  
sia tutte quelle altre che sono prevedute da  
leggi speciali.

Quali le ragioni di questa esclusione?  
Se il pensiero del Governo è, o fosse, che  
queste strade siano già fornite e dotate di  
fondi per le leggi speciali medesime, io mi  
permetterò modestamente di osservare qual-  
che fatto, che riguarda principalmente la  
mia provincia, nella quale vi sono due stra-  
de di serie, per le quali non ho potuto otte-  
nere neanche la preparazione di un pro-  
getto: parlo dell'Albano-Marsico e della Mo-  
litterno alla nazionale del Sinni.

Allora ho detto fra me: perchè in questa  
locuzione così generale non comprendere,  
oltre l'elenco delle opere comprese nella ta-  
bella *B*, anche quelle comprese nella ta-

bella *A*, dove appunto è fatta menzione  
delle opere della Basilicata, della Calabria,  
della Sardegna, ecc.?

Io spero che l'aggiunta che mi sono per-  
messo di presentare sia accolta, perchè al-  
trimenti si ammetterebbe l'assurdo strano  
che, mentre si sono fatte speciali leggi per  
favorire alcune regioni da tanto tempo tra-  
scurate, viceversa le leggi speciali avreb-  
bero l'effetto curioso, per non dire altro, di  
mettere quelle regioni in condizioni peg-  
giori di quelle che non hanno avuto bisogno  
di leggi speciali.

Già, su questa via, abbiamo avuto un  
esempio quando si discusse la legge per le  
provincie meridionali. Con quella legge fu  
accordato uno sgravio del 30 per cento a  
tutte le provincie meridionali, ma questo  
sgravio non l'ebbe il circondario di Melfi,  
perchè si disse essere stato già favorito dalla  
legge speciale. Ed era vero; ma la legge  
speciale gli aveva accordato un favore che  
era stato quello di uno sgravio molto mi-  
nore del 30 per cento!

Onde io termino riassumendo il mio con-  
cetto in questo breve dilemma: o i fondi  
non vi sono per queste leggi speciali ed è  
giusto che sieno forniti anche da questo ar-  
ticolo, perchè in questo modo si toglierà la  
stranezza di avere leggi speciali che produ-  
cano disfavori, o viceversa i fondi ci sono  
e allora sarà molto agevole di sbarazzarne  
il bilancio e devolverli ove occorra. Questo  
è il mio concetto che spero l'onorevole mi-  
nistro vorrà accogliere.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare  
l'onorevole De Cesare.

**DE CESARE.** Ho chiesto di parlare, non  
per oppormi alla legge, ma perchè non vedo  
compreso nella lettera *b*) dell'articolo 2 il tron-  
co n. 172, fra le strade che si costruiscono di-  
rettamente dallo Stato. Della strada che  
da Gragnano per Agerola va ad Amalfi una  
parte è stata costruita, ma l'altra parte,  
cioè quella che deve percorrere la provin-  
cia di Salerno, non è stata costruita, nean-  
che dopo le solenni promesse fatte dal  
Governo. E notisi che la pratica è stata  
istruita ed è tutta espletata, tanto che si  
devono soltanto indire gli appalti. Oggi  
vedo ancora trascurata dopo trent'anni la  
costruzione di questa strada, la quale è re-  
clamata da tre comuni, alle cui comunica-  
zioni non si provvede nè con la legge sul  
Mezzogiorno, nè con la legge del 1881.

¶ Certamente dopo le promesse fatte dal mi-  
nistro e dopo che l'istruzione di questa pra-  
tica è stata compiuta anche dal Consiglio

provinciale di Salerno, gli appalti avrebbero dovuto già essere indetti e la strada avrebbe dovuto essere in costruzione. La Camera deve sapere che i comuni interessati alla costruzione di questa strada sono manchevolissimi in fatto di viabilità, ed hanno strade che nemmeno le capre possono percorrerle, cosicchè nè il servizio di pubblica sicurezza, nè il servizio giudiziario possono svolgersi regolarmente.

La costruzione di questa strada è una opera di giustizia, ed io eccito l'onorevole ministro dei lavori pubblici a voler provvedere allo stanziamento dei fondi, affinché possa finalmente vedere costruita la strada ed appagato il desiderio di quelle popolazioni che giustamente la reclamano.

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

**GIULIANI.** Alla lettera s) dell'articolo 4 si propone una aggiunta di spese di tre milioni in aumento a quelle autorizzate dalla legge 13 aprile 1911, n. 311. Ora io prego il ministro di considerare che questo aumento è assai inferiore alla somma che effettivamente sarebbe occorsa. Infatti mentre ancora non si è potuto avere il progetto per la riparazione dei gravissimi danni causati dal nubifragio del 24 ottobre del 1910 in provincia di Salerno nella valle del Calore, perchè non si è provveduto almeno in parte ai lavori resi urgenti e necessari dalle frane, dalla corrosione prodotta del fiume e dei torrenti in detta Valle? Mi permetto quindi di insistere perchè il ministro, non solo porti il necessario aumento alla cifra che occorre, ma anche faccia in modo che siano con maggiore sollecitudine attuati i progetti per riparare i danni, perchè queste frane, queste corrosioni si verificano di giorno in giorno. Tale è la mia preghiera, ed intendo di insistere principalmente per la Valle del Calore che è stata tanto danneggiata e che io ho raccomandato diverse volte anche di persona. Badi l'onorevole ministro alla equa ripartizione delle somme, come ebbi già a raccomandargli. Mi riservo di parlare nuovamente su questo importante argomento quando avrò meglio accertato i fatti.

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

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** Non posso accettare l'emendamento dell'onorevole Dagosto. Anzitutto lo ringrazio di aver rilevato che questa legge è la prova manifesta del vigore del nostro paese, di cui parlò tanto eloquentemente ieri l'onorevole ministro del tesoro. Posso aggiun-

gere che questa legge è stata bensì presentata pochi giorni or sono, ma era già preparata per il tempo in cui avrebbe dovuto normalmente aprirsi la Camera.

Ciò dimostra che le proposte di questa legge, quanto alla loro portata finanziaria, non hanno subito nè variazioni nè attenuazioni per lo svolgersi degli eventi guerreschi, per lo svolgersi della gloriosa impresa di Libia. Questa è la miglior prova del rifiorire delle energie del nostro paese.

Quanto all'emendamento proposto dall'onorevole Dagosto, ripeto che non posso accettarlo. Egli è caduto in equivoco: la tabella A non contiene opere nuove nè aggiunte a lavori, ma provvede a ripartire fra le varie opere gli aumenti negli stanziamenti della parte straordinaria del bilancio nel novennio. Quindi non è possibile farvi alcuna aggiunta; anzi se si accogliesse l'emendamento, si verrebbe a distruggere l'effetto della disposizione della lettera e) dell'articolo 4.

Quanto all'esecuzione delle leggi speciali, l'onorevole Dagosto dice che mancano i fondi. Non mancano i fondi, posso assicurarli. Gli eventuali ritardi nell'esecuzione delle opere può dipendere da altre ragioni, ma non da mancanza di fondi. Quindi (e della cosa si parlerà anche più largamente in sede di bilancio) non avrebbe scopo l'emendamento all'articolo 4 che si propone dall'onorevole Dagosto.

All'onorevole De Cesare debbo dire: che *non erat his locus*. Egli ha parlato di un'opera che gli sta a cuore giustamente, e che certamente merita tutta l'attenzione e lo studio del Governo, ma ne ha parlato come se ora fossimo in sede di bilancio.

Certo quest'opera risponde a necessità, a grandi bisogni di alcuni paesi; ma non è possibile aumentare ora gli stanziamenti di questa legge, la quale si riferisce ad opere già in precedenza stabilite e fissa il massimo dell'aumento che si può apportare alla parte straordinaria del bilancio, massimo non superabile. Pensi l'onorevole De Cesare che, come ha avvertito il ministro del tesoro, in pochi anni da 72 milioni si è portata a 100 milioni la spesa straordinaria, escluse le costruzioni ferroviarie che d'ora innanzi troveranno posto nella speciale categoria del bilancio.

Quindi io posso accogliere, per l'importanza dell'opera, la raccomandazione dell'onorevole De Cesare, ma non potrei accogliere alcuna aggiunta e alcun emendamento.



E lo stesso dico all'onorevole Giuliani, poichè se alla lettera s dell'articolo 4 si sono stanziati questi tre milioni per lavori di riparazione di strade nazionali resisi necessari in conseguenza di alluvioni, piene e frane, ciò è stato fatto in base a progetti ed a studi già eseguiti. Quindi non è il caso di aumentare lo stanziamento in questa sede, solo per la ragione da lui accennata, che cioè possano occorrere i fondi. Se occorreranno fondi vi si provvederà quando se ne manifesterà il bisogno, ma non possiamo ora variare stanziamenti che sono stabiliti in base a studi già fatti...

GIULIANI. La prego di affrettare il progetto, almeno.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Quanto a questo, accolgo la raccomandazione dell'onorevole Giuliani.

PRESIDENTE. Onorevole Dagosto, mantiene il suo emendamento?

DAGOSTO. Poichè prevedo la sorte che gli sarebbe riservata, lo ritiro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

POZZI, *relatore*. La Giunta del bilancio si associa alle osservazioni fatte dall'onorevole ministro, ricordando semplicemente che si tratta di un disegno di legge per autorizzazione di spese e non di stanziamenti effettivi. E questa distinzione basta a spiegare la resistenza dell'onorevole ministro ad accettare gli emendamenti che erano stati proposti.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo 4 del disegno di legge, con l'aggiunta proposta dal Governo e della quale è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 5.

« La spesa autorizzata dalle leggi 22 luglio 1881, n. 333, 12 luglio 1894, n. 317, 30 giugno 1896, n. 266, 25 febbraio 1900, n. 56, 30 giugno 1904, n. 203 e 30 giugno 1909, n. 407, per la costruzione delle strade provinciali sovvenute che si eseguono a cura delle provincie è aumentata di lire 15,000,000 per impreviste e maggiori spese in confronto alle somme assegnate dalle varie leggi per le singole opere. Le somme occorrenti saranno prelevate a misura del bisogno con decreti ministeriali ».

(È approvato).

Art. 6.

« Le assegnazioni per la costruzione di strade ferrate dipendenti dalle leggi 21 luglio 1911, nn. 846 e 848; 13 aprile 1911, numero 311; 12 marzo 1911, n. 258; 19 luglio 1909, n. 518; 12 luglio 1908, n. 444, e precedenti, restano modificate in conformità alla tabella C annessa alla presente legge ».

Si dia lettura della tabella C annessa a questo articolo 6.

CAMERINI, *segretario*, legge:

TABELLA C.

Variazioni alle assegnazioni di spesa per costruzioni di strade ferrate dipendenti dalle leggi 21 luglio 1911, nn. 846 e 848; 13 aprile 1911, n. 311; 12 marzo 1911, n. 258; 19 luglio 1909, n. 518; 12 luglio 1908, n. 444 e precedenti.

LINEE	Assegnazioni precedentemente stabilite	Variazioni che si autorizzano		Assegnazioni risultanti
		in più	in meno	
Completamento della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia. (Legge 30 giugno 1904, n. 293).	33,000,000	16,500,000	»	54,500,000
Costruzione della ferrovia Fossano-Mondovì-Ceva. (Legge 19 luglio 1909, n. 518).	29,000,000	1,200,000	»	30,200,000
Costruzione del raccordo a S. Stefano Belbo fra le linee Brà-Nizza e S. Giuseppe-Acqui. (Legge 12 luglio 1908, n. 444).	»	9,000,000	»	9,000,000
Costruzione della ferrovia direttissima Genova-Tortona. (Legge 12 luglio 1908, n. 444) . . . . .	150,000,000	»	»	150,000,000
Costruzione di un tronco di ferrovia per il raccordo diretto della stazione di Ronco, sulla linea Torino-Genova, col tronco Arquata-Tortona. (Legge 21 luglio 1911, n. 846) . . . . .	13,000,000	»	»	13,000,000
Costruzione del tronco di ferrovia da Poggio Rusco a Verona. (Legge 9 luglio 1905, n. 413) . . . . .	14,000,000	2,000,000	»	16,000,000
Ampliamento delle stazioni di S. Vito, Motta e Portogruaro in conseguenza degli innesti nelle medesime della nuova linea S. Vito-Motta-Portogruaro. (Legge 12 luglio 1908, n. 444 e convenzione 6 dicembre 1909 approvata con regio decreto 19 dicembre 1909, n. 824) . . . . .	834,784	»	»	834,784
Costruzione del tronco di ferrovia da Spilimbergo a Gemona. (Legge 9 luglio 1905, n. 413) . . . . .	10,000,000	500,000	»	10,500,000
Costruzione della ferrovia direttissima Firenze-Bologna. (Legge 12 luglio 1908, n. 444).	150,000,000	24,500,000	»	174,500,000
Costruzione della ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino. (Legge 9 luglio 1905, n. 413 e 12 luglio 1908, n. 444) . . . . .	30,300,000	2,200,000	»	32,500,000
<i>A riportare . . .</i>	435,134,784	55,900,000	»	491,034,784

LINEE	Assegnazioni precedentemente stabilite	Variazioni che si autorizzano		Assegnazioni risultanti
		in più	in meno	
<i>Riporto . . .</i>	435,134,784	55,900,000	»	491,034,784
Costruzione del tronco ferroviario di congiunzione della stazione di Trastevere con la linea Roma-Pisa e quindi con la stazione centrale di Roma Termini. (Legge 24 dicembre 1903, n. 501 e 13 aprile 1911, n. 311) . . . . .	6,200,000	16,400,000	»	22,600,000
Completamento della linea di circonvallazione della città di Roma . . . . .	»			
Costruzione della ferrovia direttissima Roma-Napoli. (Leggi 30 giugno 1904, n. 293; 12 luglio 1908, n. 444 e 12 marzo 1911, n. 258) . . . . .	141,000,000	15,500,000 <sup>(a)</sup>	»	156,500,000
Costruzione delle linee di Basilicata. (Legge 12 luglio 1908, n. 444) . . . . .	90,000,000	»	85,100,000 <sup>(b)</sup>	4,900,000
Costruzione delle linee Pietrafitta-Rogliano-Lagonegro, Castrovillari-Spezzano Albanese a sezione ridotta e Cosenza-Paola a sezione normale. (Leggi 9 luglio 1905, n. 413 e 12 luglio 1908, n. 444) . .	39,000,000	»	11,400,000	27,600,000
Costruzione delle ferrovie complementari, a sezione ridotta:				
Santa Venere-Monteleone-Serra Mongiana con diramazione a Soverato; prolungamento della Rogliano all'incontro della ferrovia Sant'Eufemia-Catanzaro; Gioiosa-Piana di Palmi a Gioia Tauro; tronco dalle Saline di Lungro alla ferrovia Jonica. (Legge 25 giugno 1906, n. 255).	12,000,000	»	12,000,000	»
Costruzione delle ferrovie complementari a sezione ridotta della Sicilia, comprese le diramazioni Bivio-Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano e Belia-Aidone. (Leggi 9 luglio 1905, n. 413 e 12 luglio 1908, n. 444).	82,000,000	3,500,000	»	85,500,000
Studi relativi a nuove ferrovie principali. (Legge 12 luglio 1908, n. 444) . . .	500,000	»	»	500,000
<i>A riportare . . .</i>	805,834,784	91,300,000	108,500,000	788,634,784

(a) Delle quali lire 4,220,000 trasportate dall'assegnazione di spesa per le linee di Basilicata, ai sensi dell'art. 4 della legge 12 marzo 1911, n. 258. (Vedi nota b).

(b) Delle quali lire 4,220,000, rappresentanti la quota non impegnata dello stanziamento fatto a tutto l'esercizio 1911-12, da portarsi in aumento dell'assegnazione di spesa per la costruzione della ferrovia direttissima Roma-Napoli, ai sensi dell'articolo 4 della legge 12 marzo 1911, n. 258.

LINEE	Assegnazioni precedentemente stabilite	Variazioni che si autorizzano		Assegnazioni risultanti
		in più	in meno	
<i>Riporto . . .</i>	805,834,784	91,300,000	108,500,000	788,634,784
Spese di compimento e saldo relativo alle 19 linee complementari contemplate dalla legge 24 luglio 1887, n. 4785, alle linee e ai titoli di spesa di cui nelle tabelle allegate alle leggi 12 luglio 1894, n. 318 e 27 giugno 1897, n. 228, e nella legge 6 agosto 1893, n. 491, al saldo dei lavori di ferrovie già state autorizzate ed ai lavori in conto capitale per ferrovie già in esercizio di cui all'art. 25 della legge 29 luglio 1879, n. 5002, ed all'art. 2 della legge 2 luglio 1882, n. 873, ed a tutti gli altri titoli di spesa, pei quali non si conserva o non esiste in bilancio l'apposito capitolo. — Spese eventuali per le vertenze inerenti alle costruzioni dirette di ferrovie od alle concessioni di costruzione . . . . .	86,035,693	17,200,000	•	103,235,693
	891,870,477	108,500,000	108,500,000	891,870,477

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, pongo a partito l'articolo 6 con l'annessa tabella C, di cui è stata data lettura.

(È approvato).

Art. 7.

« Il ministro del tesoro provvederà, con suo decreto, ad introdurre nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1912-1913, le variazioni dipendenti della presente legge ».

(È approvato).

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

**Discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1912-13.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1912-13.

Se ne dia lettura.

DI ROVA SENDA, segretario, legge: (Ve di Stampato n. 981-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero.

LUCIFERO. La Camera non si meraviglierà se, prendendo la parola nella discussione generale di questo bilancio, richiamerò l'attenzione del ministro e sua sulla esecuzione della legge per la Calabria, una legge che, per quanto abbia per iscopo i legittimi vantaggi di una regione sola, ha tale importanza da meritare l'attenzione del Governo e della Camera insieme.

Non è il caso di ripetere i ringraziamenti della mia regione per lo slancio patriottico col quale le leggi, non solo la legge, sulla Calabria sono state votate dal Parlamento; nè io muovo critica al potere esecutivo per mancanza di buona volontà nell'eseguirle; ma sulle critiche che rivolsi e che rivolgemmo (perchè veramente alla mia voce si unì quella di tutti i rappresentanti della regione) sulle critiche che rivolsi più volte debbo ancora persistere, massime per quanto si riferisce alla lentezza con la quale le

opere deliberate con quelle leggi vengono non solo eseguite, ma, meglio detto sarebbe, non eseguite.

È una ripetizione; ma senza insistere ancora su quello che tante volte si è detto, cioè che tra tutte le figure retoriche la sola efficace sia questa, io non potrò negare che ripetere è necessario quando si ripetano le ragioni per cui si chiede invano la esecuzione di una legge.

Una gran parte dell'insufficienza nella esecuzione della legge dipende dalla scarsità del personale del Genio civile. Questa scarsità forse è alquanto diminuita adesso, ma resta ancora abbastanza importante perchè possa essere chiamata essa responsabile di tutti gli enormi ritardi che sono frapposti all'esecuzione delle leggi speciali per la Calabria.

Già altra volta, anche quando altri ministri sedevano al posto dell'onorevole Sacchi, i rappresentanti della Calabria fecero notare che sarebbe stato opportuno che in quelle provincie venisse destinato un personale, non solo capace, ma anche sufficientemente numeroso, e che, ove non fosse stato possibile di tenere integri i quadri in tutte le provincie del Regno, sarebbe stato indispensabile tenerli integri laggiù. Disgraziatamente questo non avveniva e non avviene.

Chi volesse guardare lo stato di presenza, diciamo così, degli uffici del Genio civile delle provincie calabresi, vedrebbe il più ricco caleidoscopio di passaggi, per cui gli ingegneri erano nominati, indugiavano, arrivavano dopo insistenze di deputati e di ministri, guardavano i lavori dei predecessori, trovavano che erano malfatti, cominciavano a rifarli ed erano traslocati. Ecco la storia del Genio civile nelle tre provincie calabresi; ecco la ragione, per cui i lavori per gran parte non sono neppure iniziati. Che questo sia un male, che nessuna buona volontà è riuscita a sradicare, lo proverebbe l'affettuoso e patriottico dialogo avvenuto l'altro giorno tra i nostri simpatici colleghi, e miei conterranei, l'onorevole De Novellis e l'onorevole De Seta, che con tanta competenza ed amore collabora con l'onorevole ministro nella amministrazione di questa grande azienda dello Stato.

L'onorevole De Seta dovette fare l'elenco degli studi, che sono stati fatti, o stanno per farsi per quelle determinate strade, di cui chiedeva la costruzione l'onorevole De Novellis. Io sono per natura e per educazione studioso, ma, mio Dio, pas-

sare tutta intera la vita studiando, vuol dire rimandare ai posteri l'eredità della azione, mentre in politica l'azione deve venire d'appresso allo studio, altrimenti non è più politica, ma speculazione.

Un'altra delle ragioni, per la quale si indugia tanto nella costruzione delle opere in Calabria, o per cui se sono iniziate in gran parte restano molto di sotto della necessaria efficienza loro, è la insufficienza degli stanziamenti. Per ogni opera di bonifica, di porti, di strade avviene sempre una lotta tra gli uffici del Genio civile locale e il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Dopo grandi tentennamenti, dopo i movimenti del personale, a cui ho accennato, quando il Genio civile riesce finalmente a formulare un progetto e questo progetto s'invia al Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio superiore trova sempre che l'ammontare della spesa è troppo forte, e allora rimanda il progetto al Genio civile perchè la spesa sia ridotta. Ora io comprenderei che il Consiglio superiore trovasse che i progetti, fatti dal Genio civile, non fossero approvabili per insufficienze tecniche, ma non comprendo che si rimandino progetti per ampiezza di preventivi, obbligando gli uffici del Genio civile a riduzione di lavori, che rendono le opere meno efficaci a resistere, e meno proficue. Questo invece si fa sempre.

Non avrei pochi esempi da ricordare all'onorevole ministro, ma citerò fra tutti l'esempio del porto di Cotrone. I progetti per molti milioni furono per ordine del Consiglio superiore ridotti a pochi. I pochi milioni non sono bastati a salvaguardare il porto dalla furia delle mareggiate, e così abbiamo avuto un annuale stanziamento, che è stato regolarmente ingoiato dalle mareggiate medesime, senza che per questo si sia mutato sistema, una volta che il vecchio non conduceva alla finalità della conservazione e della utilità del porto.

Per la bonifica dell'Esaro, presso Cotrone, è avvenuta perfettamente la stessa cosa. Un progetto del Genio civile, che importava una somma che non ricordo, ma di gran lunga superiore a quella approvata, fu respinto ripetutamente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. L'Ufficio del Genio civile finì, a parer mio con grande torto suo, perchè anche per dignità tecnica avrebbe dovuto insistere sulla sua proposta, finì col rassegnarsi alle riduzioni ordinate, e le riduzioni ordinate portarono che alla prima piena del fiume un ponte secolare fu asportato, tutta la bonifica fu distrutta, e

dopo cinque o sei anni gli avanzi sono là ad attestare che il Governo italiano ha cominciato a costruire, ha visto distruggere, e non pensa a riparare il danno che la costruzione insufficiente ha cagionato.

Prego quindi l'onorevole ministro dei lavori pubblici di prendere a cuore tali questioni, che, se ne assicuri l'onorevole ministro, non sono portate qui per il solo scopo di far sentire a quelle provincie che c'è qualcuno che si occupa di loro, perchè io ho la sicurezza che, in fatto di sollecitudine, l'onorevole ministro per quelle provincie ne ha quanto me, ma io queste parole mi sento in dovere di pronunziare qui dentro, perchè occorre che non si creda che quelle provincie siano contente del modo come i lavori pubblici procedono.

E non sono contente non solo per quel sentimento universale di incontentabilità, che qualche volta non fa neppure riconoscere il merito delle cose che si fanno, ma perchè la legge per le Calabrie non è ancora passata, come sarebbe stato desiderabile e doveroso, dal campo delle promesse in quello dei fatti.

L'onorevole relatore del bilancio ci fa notare che vi è una progressione nelle somme effettivamente spese, e che questa progressione incoraggia a bene sperare.

Ora io consento che questa progressione vi sia, ma chi ben guardi troverà che essa procede così lentamente, che in verità, se non se ne accentua il ritmo, potremo stare ancora dei cinquantenni prima che la legge sulle Calabrie possa avere ancora efficace esecuzione.

I residui di bilancio, che per quanto assolutamente ingenti, paiono relativamente esigui, debbono ragguagliarsi appunto agli stanziamenti inadeguati, ai quali ho alluso più su. Chè se le somme impostate in bilancio corrispondessero alla necessità delle opere, i residui apparirebbero quello che realmente sono, cioè enormi.

L'onorevole ministro è benemerito per la legge che, facendo deliberare la costruzione delle ferrovie secondarie, ha certamente giovato, e molto giovato, alle provincie calabresi; ma ha giovato per ora allo spirito delle provincie calabresi, le quali pensano che quando quella legge sarà eseguita potranno ricavarne una grande utilità.

Ancora, naturalmente, siamo nel campo dello studio, e di questo non mi lagnerei, perchè la legge sulle ferrovie complementari delle Calabrie non ha l'età della legge

sulle Calabrie, e le lagnanze che potranno essere giustificate per quella sarebbero per lo meno intempestive per questa.

Ma desidero rivolgere adesso, per non infastidire la Camera, nè il ministro, con ripetute domande, desidero di rivolgere adesso, più che una preghiera, un ricordo all'onorevole ministro: cioè che nei tracciati di queste linee ferroviarie si pensi precipuamente alle finalità loro.

Vi sono alcune di queste linee, le quali non sono state già nè desiderate, nè invocate, nè votate, per il congiungimento dei due capi estremi di esse, perchè i capi estremi delle linee altre comunicazioni e forse più pronte avevano. Ma sono state invocate e votate perchè quelle regioni per le quali ferrovie in alcun modo passavano, potessero essere da queste beneficate; e quindi uno studio di tracciati che conducesse alla maggiore brevità e alla maggiore economia soltanto, frustrerebbe assolutamente il pensiero che ha informato quella legge.

Una di queste linee è precisamente la Silana, quella che congiungerà Cosenza a Cotrone.

Fra Cosenza e Cotrone una comunicazione esiste; e se si fosse trattato soltanto di congiungere queste due città, probabilmente non sarebbe stata indispensabile la costruzione di una nuova linea. Ma la linea nuova è stata desiderata, invocata e votata, perchè tutta la regione Silana, così quella dell'altipiano come quella della falda appennina, venisse ad essere attraversata dalla ferrovia e tutte quelle ricchezze latenti che finora hanno dovuto restare assolutamente inoperative, venissero ad essere legittimamente sfruttate a beneficio dell'industria e dell'agricoltura regionale.

Ora, se nello studio dei tracciati, per quanto dissi testè, non si curerà di farli passare per quelle regioni, per quei territori dove i prodotti sono maggiori e dove le rendite delle linee possono essere veramente tali da giustificarne la costruzione, noi saremo venuti meno allo scopo della costruzione stessa.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici non volle accettare un ordine del giorno che io proposi quando si discutevano quelle linee, nel quale era detto soltanto questo: che la Camera desiderava che la linea Silana si avvicinasse al maggior numero possibile di centri abitati.

L'onorevole ministro disse che questo era l'intendimento del Governo, ma che preferiva di non accettare alcun ordine del

giorno. Io che veramente poche volte comincio un mio ordine del giorno con la parola *confido*, vidi che neppure quella volta, in cui io pur tanto largamente confidavo, la mia fiducia avrebbe avuto fortuna.

Mi rassegnai, ma rassegnandomi credetti e credo nella parola dell'onorevole ministro.

E perchè ho questa fede, io gli ricordo il suo affidamento; e penso e desidero che egli voglia prendere in diretto esame questa questione; e, prescindendo dal campo d'indole puramente tecnica, esamihi quello di molta maggiore importanza: la questione politica e la questione economica.

Questione economica, perchè l'onorevole ministro sa quanto la Calabria abbia bisogno di essere dalla legge aiutata; questione politica, perchè quelle popolazioni sebbene sappiano e sentano, come ben disse l'onorevole Dagosto e come gli onorevoli ministri hanno ripetutamente detto, che la nostra politica generale non avrà nessuna influenza nefasta su quello che loro spetta per legge, hanno bisogno però non solo di sentirlo nell'anima, ma di vederlo riflesso apertamente nei fatti.

Con queste osservazioni e con altre che tralascio, perchè naturalmente certe volte anche le cose omesse si sentono in quelle che si dicono, confido che l'onorevole ministro vorrà dar opera perchè l'esecuzione della legge per la Calabria sia ripresa con maggior vigore, perchè i progetti faticosamente e affannosamente compilati negli uffici del Genio civile, non vengano crudelmente ed irrazionalmente falcidiati con danno dell'opera, presso il Consiglio superiore; e perchè la costruzione delle linee complementari, e massime della linea Silana, sia fatta in guisa da rispondere alle legittime aspirazioni delle popolazioni. E con questo non ho altro da aggiungere. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevoli colleghi, ieri ascoltai con piacevole degustazione intellettuale (*Ilarità*) le parole dell'onorevole ministro del tesoro quando, rispondendo all'onorevole Casalini intorno alla solidità granitica del nostro bilancio, ci faceva conoscere che le spese eccezionali alle quali siamo andati incontro negli ultimi anni e quelle che tuttodì andiamo sopportando con spirito eminentemente patriottico, non potranno ostacolare il progressivo ascendere delle spese, dirette allo sviluppo progressivo dell'economia del paese.

E confortando con qualche cifra questo suo asserito, l'onorevole ministro ci veniva dicendo, ed io gliene do lode, che anche nel bilancio dei lavori pubblici questo moto ascensionale progressivo si riscontrava, di guisa che nella parte straordinaria del bilancio si andava man mano salendo sino ai 100 milioni, non comprese le opere ferroviarie.

Di fronte a questa soddisfacente condizione di cose, non posso fare che un solo augurio, ed è che queste spese siano eseguite nel miglior modo possibile, affinchè ai grandi sacrifici che fa il paese nell'interesse della sua economia, possano corrispondere, nelle loro risultanze, le opere stesse, e che su queste nella esecuzione sia esercitato un controllo ancor più rigido e più rigoroso di quello che oggi non si usi.

Difatti, se non vado errato, a me pare che i nostri ordinamenti si rivelino ancora insufficienti in quella parte che risponde appunto alla necessità di veder sindacate in modo rigoroso e rigido le nostre spese.

Di questo inconveniente si è preoccupata in occasione dei bilanci passati e nelle pregevoli sue relazioni, la Giunta del bilancio, che osservò quanto vedo ripetuto anche in questa pregevolissima, come sempre, relazione dell'onorevole collega Pozzi. Il quale, esprimendo alla Camera il pensiero della Giunta e limitandosi specialmente alle opere da noi direttamente costruite nell'interesse dei servizi dei diversi Ministeri, fa osservare che, mentre stima necessario che i nostri Ministeri vadano man mano sistemandosi in sedi proprie, non può fare a meno di esprimere la propria preoccupazione derivante dal pensiero e dal ricordo di quanto è accaduto per parecchie delle opere pubbliche nostre più recenti, per le quali le somme originariamente prevedute subirono un vero e stupefacente ingigantimento con gravissimo danno del patrimonio dello Stato ed anche del credito dal quale è necessario che esso ed i suoi funzionari siano circondati.

Sottoscrivo a queste, come sempre, assennate considerazioni della Giunta del bilancio e faccio voti che non solo per la costruzione di opere pubbliche in Roma, e delle sedi dei nostri Ministeri; ma per tutte le opere che dipendono dallo Stato o nelle quali esso interviene, sia esercitata una tale vigilanza che affidi il paese, ed il contribuente, il quale, se da un lato non si stanca di far sacrifici, dall'altro ha pur diritto di vedere che essi giovano realmente al progressivo benessere del paese.

Premesse queste brevi considerazioni, mi permetterò di rivolgere poche raccomandazioni al ministro dei lavori pubblici.

Ed anzitutto mi consenta la Camera che io chieda notizie di un'opera che interessa assai da vicino tutti noi, e che assolve così un impegno preso con me stesso quando presentai, giorni sono, una interrogazione in proposito.

E ne parlo anche per rendere omaggio al nostro benemerito Ufficio di presidenza che, preoccupato del grave ritardo, ha rivolto al Ministero dei lavori pubblici sollecitazioni perchè i lavori della nuova aula abbiano ad essere compiuti secondo che attendevamo da tempo, tanto che avevamo sperato di poter inaugurare, sia pure quasi simbolicamente, la nuova aula, in occasione della commemorazione del cinquantenario del nostro risorgimento; fatale illusione per la quale mi sono chiesto se invece di questo non si trattasse del prossimo cinquantenario! (*ilarità*). Se le circostanze me lo avessero consentito avrei fatto anche una visita ai lavori del nuovo Palazzo per constatare a qual punto si trovano, ma ho avuto la fortuna d'incontrare l'ingegnere che li dirige, e da lui ho avuto tutte le notizie che attendevo, ma che, purtroppo, non sono confortanti.

Sono ormai passati sette anni dall'inizio dei lavori, eppure l'ingegnere mi ha detto che, se le cose procederanno normalmente, ne avremo ancora per tre o quattro anni; ma poichè io faccio l'ipotesi, che mi pare quasi la più attendibile, (Dio disperda l'augurio) che le cose non procedano normalmente, dovranno ancora passare sei anni, prima che ci possiamo trasferire nei nuovi locali.

E poichè, non più tardi di ieri, ho veduto che presso allo scalone vi sono delle fenditure, che hanno preso proporzioni allarmanti, mi sono domandato se non rischiamo di fare la fine del sorcio. (*ilarità*). Da una parte i nuovi locali non sono pronti, dall'altra i vecchi locali minacciano la nostra esistenza. Fatevi attenzione, e vedrete, scendendo dallo scalone, che nella volta vi sono dei crepacci larghi più di due dita, e che purtroppo vanno crescendo.

Abbiamo avuto l'assicurazione che non vi è nessun pericolo imminente, ma se dovremo restare in questi locali ancora per sei anni non so che cosa potrà accadere, in tutto questo tempo.

Ho domandato a che si debba attribuire il ritardo nella costruzione della nuova aula

e mi sono state addotte due ragioni. La prima è che manca la pietra di Subiaco! Io non so se sia necessario con tante cave di granito e di pietre che abbiamo in Italia, ricorrere a una cava che pare che non possa essere sfruttata se non omeopaticamente, e se si debba proprio aspettare il comodo suo per la nostra nuova residenza.

Con tanta abbondanza si dovrebbe ben avere il diritto di scelta.

Il secondo motivo è che vi sono troppi artisti per lo mezzo. Tutti vogliono occuparsi di decorazioni per il nuovo palazzo!.. Ma la migliore decorazione del palazzo del Parlamento io credo che siamo noi!... (*Viva ilarità*).

Che cosa dobbiamo decorare? Facciamo un'aula semplice chè nella semplicità sta l'eleganza e la verità; facciamo una cosa spedita, perchè ciò che importa è di trovarci presto in un sito nel quale la nostra esistenza non corra i pericoli, ai quali ho accennato avanti. E facciamo anche una cosa decente, giacchè che quest'aula che ora occupiamo, sia decente per la Camera dei deputati non saprei sostenerlo!

E lasciate l'arte, lasciate i fregi che, diventano sfregi quando protraggono di tanto il compimento dei lavori! Si mettano un po' da parte questi artisti, e si consumino più mattoni e più calce, che poi l'arte verrà in seguito quando saremo all'asciutto in un sito decente e avremo anche scongiurato il pericolo di prendere qualche pezzo di calcinaccio in capo. Tanto più che questi sono infortuni sul lavoro, ai quali non abbiamo pensato per farcene un merito presso i nostri elettori! (*Si ride*).

Prego quindi l'onorevole ministro di darci qualche assicurazione in proposito e di raccomandare, anzi imporre, che questi lavori si facciano presto e bene, lasciando in disparte tutti questi decoratori che pare abbiano il bisogno di far sentire dappertutto il loro genio.

Quando vi sono più urgenti necessità è bene che il genio se ne stia un po' da parte; i forestieri che vengono a Roma troveranno sufficienti monumenti da visitare e da ammirare, nelle opere sublimi dei geni dell'età passata e dell'età presente, senza bisogno di venire qui a guardare queste decorazioni, che finiranno per esser piuttosto un gravame, perchè renderanno la sala un po' pesante e turberanno anche le nostre discussioni, che debbono essere fatte in un ambiente nitido, semplice, dalle linee solenni;



ma senza oppressione di ornati e di decorazioni. (*Bene!*)

Onorevole ministro, la mia voce forse è insufficiente, ma con me sono d'accordo tutti i miei colleghi, e poichè, prima della mia a voi è giunta l'autorevole parola della Presidenza della Camera, io mi richiamo a quella.

Ed ora permettetemi ancora una qualche osservazione. Io aveva presentato due interpellanze che riguardavano il Ministero dei lavori pubblici. L'una (e non è cosa nuova per me) concerneva le condizioni del porto di Genova; l'altra accennava alla Commissione consultiva ferroviaria, alla istituzione della quale, forse contro la mia volontà, ho dato anche io il mio voto in occasione dell'ultima legge sull'ordinamento ferroviario.

Richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sul porto di Genova per queste considerazioni. In mezzo ai molti lavori che si sono progettati o che si vanno facendo, fu fin qui perduto di vista il principale obiettivo, lo scopo precipuo per cui la munificenza del duca di Galliera regalava a quel porto venti milioni. Fu fin qui delusa l'aspettazione dell'elemento marinaro, il quale ha avuto sempre il diritto di richiedere che, nel porto di Genova, si potesse scaricare e caricare con l'acqua tranquilla, ed invece, nonostante i molti milioni già spesi, a questo risultato non si è ancora arrivati.

Ora, onorevole ministro, mi consenta che richiami alla memoria quanto fin dal 1894 diceva la relazione Gadda (sono due righe) in ordine ai lavori necessari al porto di Genova. Sono massime che fanno testo indiscusso e indiscutibile, che sono il responso dell'esperienza millenaria in materia di porti, per cui a questa sentenza avrebbe dovuto piegare l'intelletto di chi presiedeva a questi lavori.

« La tranquillità di un porto fu pregio tenuto sempre in gran conto, anche quando i porti non servivano che per rifugio alle navi e le navi si ancoravano nel bel mezzo senza toccare la sponda. Disgraziatamente anche sotto questo riguardo il porto di Genova lascia molto a desiderare, essendo noto come anche in tempo di mareggiata ordinaria, non solo tutta la zona dell'avamposto ma tutto il bacino limitato a nord del Molo Vecchio e a levante della Calata delle Grazie, sia assai agitato e come questa agitazione si estenda e si propaghi necessariamente a tutta l'insenatura che forma gli scavi di San Benigno fino al ponte Cri-

stoforo Colombo, talchè, se sono pochi i giorni in un anno in cui si rende impossibile qualsiasi operazione commerciale, molti sono quelli in cui tali operazioni sono ritardate o parzialmente impedita ».

Ed aggiunge poi:

« Causa di questa agitazione delle acque evidentemente è la troppa ampiezza della bocca del porto ».

I Consigli superiori dei lavori pubblici che, credo, saranno uguali in tutti i paesi, come sono in massima tutti i corpi consultivi, molto elastici nelle loro opinioni, così che mutano spesso di parere e quel Consiglio dei lavori pubblici diceva che tutti i lavori che si dovevano fare nel porto di Genova dovevano appunto concentrarsi nella parte di levante, per rendere il porto più tranquillo, mediante quei pennelli (come li chiamano) o quelle dighe che allora erano stati progettati.

Ma poco tempo fa, quando si trattò di procedere a dare esecuzione a questo lavoro quello stesso Consiglio credette di opinare diversamente e si è pronunciato per un bacino situato al faro della Lanterna, il quale nulla ha a che fare con la tranquillità delle acque del porto. Questa è cosa che abbiamo dovuto rilevare e lamentare più di una volta.

Ma ciò che più urge e ciò che più pesa sulla nostra responsabilità è il ritardo nel far sì che il porto di Genova realmente corrisponda alle necessità.

E poichè ho visto dalle notizie dei giornali e da altre memorie stampate che ora si sta per dare esecuzione a qualche opera in quel porto, consentite che mi trattenga un momento sopra un'altra condizione di cose (e mi rincresce dovermene intrattenere) che non rispecchia nei nostri ordinamenti quella regolarità e quella correttezza che vorrei potervi riscontrare.

Si è progettato un lavoro che riguarda la chiusa delle acque mediante moli del bacino Vittorio Emanuele, si è progettato l'allungamento del molo nuovo ossia del molo Lucedio per 200 metri. Ma come ed a quali condizioni si è proceduto in questi progetti di sistemazione?

Nella legge e nel regolamento di quel porto autonomo si sono stabilite due condizioni le quali debbono essere osservate. Una riguarda la competenza: all'articolo 24 della legge si dice che sono sottoposti all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici, previo parere del Consiglio superiore, tutti i progetti di massima o esecutivi che

superano l'importo di centomila lire. Cosicchè, per quanto il porto di Genova abbia nome di autonomo, pure per quanto riguarda le opere di carattere tecnico dipende dal Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministero poi, sentite le oscillazioni del pendolo intellettuale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, (*Si ride*) può adottare quel criterio che meglio crede, perchè tra le altre cose la legge non dice nemmeno: sentito il parere favorevole. Dice: sentito il parere. Sicchè il Ministero è padrone di tenerne quel conto che crede.

Ma vi è un'altra circostanza. Finora i moli si facevano col sistema vecchio a massi comuni artificiali, e le cose procedevano regolarmente, almeno a quanto pare. Le acque facevano i loro sforzi, ma nessuno ha mai potuto disconoscere la resistenza di quel sistema di costruzione. Ora da un momento all'altro è sorto un nuovo sistema che è designato col nome di sistema cellulare. E si vorrebbe sostituire, al sistema di di blocchi massicci artificiali comuni, questo sistema di blocchi cellulari.

Parole barbare di cui io, profano, non conosco nemmeno il significato. Per cui non entrerò nel merito, ma mi limiterò solo a fare qualche cenno di ciò che hanno detto i competenti.

Anzitutto vorrei fare una pregiudiziale. Quando si tratta di fare un esperimento di una nuova specialità, di un ritrovato, io credo che l'esperimento non debba farsi sopra opere che, come quelle per il porto di Genova, sono preventivate in quaranta o cinquanta milioni.

È giusto che proprio in queste opere si debba sperimentare questo ritrovato? Ho sempre creduto, per quel poco che m'intendo di cose normali, che tutte le volte che vi è un ritrovato, l'esperimento, per vedere se è o no riuscito, si debba fare in piccole dosi, aspettando che il tempo dia ragione di questo ritrovato.

Ora qui niente di tutto questo. Si parla di esperimenti fatti nel Mezzogiorno, di qualche cosa che si va sperimentando qua e là; ma un risultato definitivo e concreto non lo abbiamo assolutamente. Anzi posso dire che vi è sulla bontà del ritrovato contrasto grandissimo, tale cioè da far sì che noi dobbiamo pensarci un po' prima di accogliere questa novità, e di farne un esperimento come *in anima vili* nel porto di Genova. Voi sapete che le acque del porto di Genova sono così estese che per poter fare un esperimento è necessario arrivare

fino a 600 metri. E volete proprio dire che siano i blocchi cellulari che debbono trattenere il mare, mentre con difficoltà lo hanno trattenuto i massi comuni, che furono il risultato di esperienze di secoli?

Onorevoli colleghi, non ho alcuna autorità perchè non ho alcuna competenza in materia, ma vi sono persone che hanno espresso in modo abbastanza chiaro il loro giudizio. Consentitemi di leggere almeno le conclusioni di un uomo che ebbe larga parte nei pregevolissimi e monumentali lavori che prendono il nome, nel volume nel quale sono raccolti, dal presidente senatore Gadda, alla cui memoria mando un reverente saluto, quantunque non avessi la fortuna di conoscerlo che attraverso le sue opere.

Dunque quest'uomo competente nella materia, il quale, prima di esprimere come relatore le proprie conclusioni, ha visitato tutti i porti del mondo, ha fatto un esame particolareggiato, uno studio profondo; tanto che proprio leggendo ed esaminando per un momento le sue opere mi sono creduto divenuto anch'io un ingegnere marittimo. Ecco che cosa dice quest'uomo, che cito a cagion d'onore perchè lo merita e perchè conforta la mia tesi (ossia sono io che conforto la sua): (*ilarità*)

« Riassumendo l'esposto, sarebbe poco prudente e in nessun modo giustificato abbandonare un tipo di molo a massi artificiali massicci, che ha dato eccellenti risultati a Genova ed in altri porti italiani ed esteri, ogni qual volta fu applicato razionalmente. È un tipo di molo più costoso e che non ha ancora la sanzione dell'esperienza: la sola che, in problemi di questo genere, possa essere guida sicura. I francesi ed i belgi stessi che adottarono i grandi massi monolitici a Biserta ed altrove ritornarono poi ai massi ordinari massicci, nei lavori portuali di Marsiglia, come del resto vi si attennero sempre gli inglesi che sono maestri nel genere e nelle opere marittime; e vi si ritorna anche da noi, ad esempio, nei porti della Sicilia e dell'Adriatico ».

In presenza di queste conclusioni che portano il chiaro nome del professore ingegnere Luigi Luiggi, affidiamo noi alle acque di Genova la parte direi quasi di sconto? Quelle povere acque debbono scontare, e chissà a quali prezzi, questo nuovo portato (supposto portato) d'un genio che finora l'esperienza non ha consacrato non dirò all'eternità, ma nemmeno all'approvazione?

Ma io avrei infinite considerazioni da addurre in sostegno di questa tesi, se non

mi bastasse questa che vale per tutte; e dovrei anche aggiungere di più, onorevole ministro, per quella regolarità che dovrebbe essere nelle nostre amministrazioni e per cui le funzioni debbono essere divise ed indipendenti l'una dall'altra, sicchè chi deve fare il giudice, non può fare l'avvocato in causa; e chi deve fare il controllore, non può andare a sostenere l'opera propria. Perchè tutto questo non produce buona impressione dinanzi al pubblico.

Che se dovessi riferire qui ciò che la stampa genovese, nelle sue manifestazioni più serie, afferma, dovrei dir cose che farebbero impressione penosa, prima a me che le sento da vicino e che le ho già fatte, e poi a voi che ne verreste ora a conoscenza. Per cui mi taccio.

Ho tutto il rispetto per i nostri funzionari; so che sono persone superiori ad ogni e qualsiasi sospetto; ma sono i nostri ordinamenti, che non vanno. Posso pigliare un mio partito, portarlo al battesimo, poi alla cresima e poi fargli somministrare tutti i sacramenti fino allo spozalizio? (*ilarità*). Ma come è possibile questo? per ogni sede, per ogni dove, influire con la mia persona, con la mia autorità, col mio ascendente? Ma queste sono cose dell'altro mondo! Ma se a me si fosse presentato, in tempi andati, quando, in momenti d'ozio, m'occupavo di fare un po' di bene pel paese, (*Viva ilarità*) se a me, dico, si fosse presentato chi volesse essere insieme giudice e parte gli avrei detto: amico mio, prima piglia la porta, e poi esamineremo la cosa; ma prima piglia la porta: perchè le due condizioni sono incompatibili; ed io non le ammetto.

Sono cose dell'altro mondo, che fanno penosa impressione perchè il popolo non conosce l'abnegazione, l'onestà, la correttezza personale dei nostri funzionari, ma vede come funziona l'Amministrazione e dice: questo è un errore, questa è una cosa che non va, che non si deve consentire. Ed aggiungete al merito, la forma procedurale e vedrete che questa è veramente un'enormità, la quale spero non avrà la sanzione dell'illustre persona che presiede al Ministero dei lavori pubblici e non l'avrà perchè il nostro paese sappia e senta che i nostri ordinamenti, anche se non del tutto perfetti, hanno però un'applicazione schiettamente morale, che non può riverberare alcuna luce sinistra, alcuna ombra, sull'andamento delle nostre aziende amministrative; perchè in materia di tanto contrasto, non è una Commissione, nè un Comitato in-

quirente, non è una Commissione tecnica che possa da un momento all'altro riferire sulla stabilità o meno di un'opera, in quanto, se non i secoli, sono gli anni che debbono testimoniare dell'opportunità, dell'utilità e della preferenza da darsi ad un sistema più che ad un altro: se si adottasse un altro criterio, se si andasse ad altra sentenza, credete pure che il responso, per quanto determinato da buona fede, non avrebbe il consenso del paese.

Non aggiungo altro, perchè è una questione spinosa e delicata e mi rincresce di doverne trattare, perchè voi capite perfettamente che alle volte le parole sono male interpretate e si crede che in tutte le cose noi parliamo altrimenti di quel che si pensi, e chiuderò il mio dire col permettermi, se me lo consentite, di rivolgere alla vostra cortesia un'altra domanda.

L'anno scorso noi abbiamo discusso, secondando l'iniziativa del Governo, ed abbiamo approvato la legge sul nuovo ordinamento ferroviario.

L'articolo 1° di quella legge diceva così:

« Con decreto reale, udita una Commissione consultiva, sarà provveduto entro il giugno 1912 a riformare l'ordinamento ferroviario dello Stato a scopo di semplificazione e decentramento, ecc. ».

Ricordo che a quest'articolo mi permisi di proporre che ne fosse sostituito un altro nel quale si escludeva la Commissione consultiva.

Io aveva avuto un po' d'esperienza di quello che aveva fatto l'altra Commissione consultiva istituita da una legge precedente e non mi pareva che questo fosse il miglior mezzo per condurre in porto l'ordinamento ferroviario. Nonostante, la legge passò secondo il progetto governativo e venne la Commissione consultiva. Questa Commissione consultiva, se le notizie che ho sono esatte, ed ho motivo di crederle tali, fu composta dal ministro, oltre che di alti impiegati, di alcuni nostri colleghi competentissimi in materia, e doveva funzionare in quel termine consentito dall'articolo primo della legge, che era un termine perentorio, e doveva scadere nel 1912. Quindi faceva questo ragionamento: la Commissione si occuperà della faccenda e in breve ora arriveremo a questo riordinamento, ch'era stimato indispensabile e necessario. Invece, se le mie informazioni sono esatte, pare che la Commissione non si sia trovata d'accordo sul modo di procedere a tutto quanto era necessario per illuminare il Governo.

Era mia opinione che una Commissione, la quale era incaricata di dare un parere e di illuminare il Governo, dovesse anche avere tutti i mezzi per procedere a questa sua funzione. Ma pare che fossero diverse le opinioni, pare che altri non dividesse questa idea, per cui da questo dissidio, che è nato nella Commissione, il terzo, che ne è venuto a godere, è stato l'ordinamento ferroviario, del quale non si è fatto niente.

Onorevole ministro, desidererei dalla cortesia vostra sentire un po' al riguardo il vostro parere, perchè la Commissione, se non erro, in maggioranza ha opinato di rivolgere quesiti e domandare notizie all'Amministrazione ferroviaria.

Ora io vi lascio immaginare se il domandare notizie, il fare quesiti all'Amministrazione ferroviaria non sarà, per lo meno, come domandare all'Amministrazione ferroviaria se le cose procedano bene o male. Bisognerebbe essere ingenui del tutto per non capire quale potrà essere la risposta. L'Amministrazione ferroviaria non potrà rispondere che in un modo, perchè nessuno è tenuto a confessare le proprie debolezze! Si poteva aggiungere che si dovesse domandare notizie della salute di qualcuno dei dirigenti delle ferrovie, tanto per essere cortesi del tutto. (*Si ride*) In questo modo non so come andremo. Credo che faremo il paio con quell'altra Commissione ferroviaria alla quale era stato impedito di fare indagini, per cui dovette, un bel giorno, dimettersi.

Ora, se qui, invece, nasce l'idea di domandare, allora non mi pare che questo risponda ad una procedura regolare. Parlo secondo il mio modo di vedere, che me ne intendo poco. Ma non mi pare che risponda, perchè, se la legge la facciamo sul serio, bisogna procedere diversamente, a meno che il paese non sia rimasto impressionato, e ne sono rimasti impressionati taluni dei componenti la Commissione, da un nuovo documento che è venuto fuori dall'Amministrazione ferroviaria, la quale vorrebbe ora provare che le cose vanno come meglio non si poteva sperare nel migliore dei mondi possibili.

Io, per non fare alcun torto, non ho voluto leggere quel documento, ho chiuso il libro facendo come una pregiudiziale di questa mia negativa, perchè non credevo che in una Commissione parlamentare si potesse venire a fare *de albo nigro* e del quadrato rotondo. Io so in qual modo si accomodano le cifre.

Si sa che nel nostro paese abbiamo ac-

comodato i bilanci ferroviari tanto per renderli più elastici, per far apparire gli avanzi, mentre eravamo sulla via del disavanzo.

Tutto questo si è fatto, sempre a fin di bene. E su tutto quello che si fa a fin di bene io non ci trovo a ridire. Ma lo denunzio solo per scarico di coscienza, quantunque non abbia nulla di ferroviario sulla coscienza. (*Si ride*). Non ho che i miei viaggi, che faccio a rischio e pericolo mio. (*Ilarità*). Dunque io non ho votato niente...

GOGLIO. Ma il servizio ora va meglio!

CAVAGNARI. Può darsi che il servizio vada meglio, ma i milioni vanno meglio del servizio e corrono di più...

GOGLIO. Un miglioramento c'è.

CAVAGNARI. Ci sarà un miglioramento, poichè lo dice con la sua autorevole parola il collega Goglio, il quale finora aveva sempre criticato il servizio ferroviario, con competenza ed autorità maggiori della mia. Ed allora vuol dire che sarò in errore.

Intanto per ora mi mantengo in quella pregiudiziale. Poichè ciò che importa è che vi è una legge dello Stato la quale dice: si deve procedere a questo, ecc. C'è la legge? E allora le leggi se si fanno debbono avere qualche valore. Bisogna ottemperarvi, bisogna dar loro esecuzione. E io domando al Governo: in qual modo intende di dare esecuzione a questa legge dello Stato? Perchè se alle leggi dello Stato daremo esecuzione come a questa, allora, dico la verità, io mi risparmierei anche la fatica di passare sotto il banco della Presidenza per andarle a votare. (*Ilarità*).

Perchè quando le votiamo, le votiamo nell'intenzione di non fare opera vana, che altrimenti tanto varrebbe starsene seduti al proprio posto.

Quindi dalla cortesia dell'onorevole Sacchi chieggo: se questa legge deve avere una esecuzione, abbia la sua esecuzione con o senza il parere della Commissione consultiva. Perchè, se il ministro crede di non poter eseguire la legge senza servirsi della Commissione consultiva, proponga (qualora creda che quella disposizione sia una disposizione tassativa alla quale non si possa proprio derogare) proponga qualche cosa che modifichi l'articolo: proponga ad esempio l'articolo come l'avevo proposto io allora, per dare anticipato riposo alla Commissione.

Del resto io non ho che da plaudire a tutto quanto è detto nella relazione che precede il disegno di legge che fu discusso ed approvato poc'anzi, e da consentire e approvare tutte le maggiori spese che riguardano

amenti di fondi per costruzioni di strade e per concorso dello Stato alle provincie le quali, per effetto della legge del 1881 e di altre leggi, si sono fatte iniziatrici della costruzione delle strade stesse. E a questo riguardo mi permetto di raccomandare al Governo di essere quanto è più possibile puntuale nel corrispondere la metà che è di sua spettanza nelle spese che incontrano le provincie. Perchè non si può non riconoscere in quale fastidiosa posizione, finanziariamente parlando, le provincie si trovino, e come sia difficile per loro il poter sopportare delle more le quali si rispecchiano poi negli interessi che debbono pagare agli appaltatori.

Il Governo farà opera veramente provvida se (non potendo venire in soccorso in altro modo, come sarebbe mio desiderio, a queste provincie, che da tanti anni anticipano anche la metà spettante al Governo) si porrà in condizione di corrispondere almeno la sua quota-metà.

Un'altra raccomandazione mi permetto di rivolgere all'onorevole ministro ed è quella che riguarda la esecuzione della legge 1903, così detta di accesso alle stazioni, che vedo ricordata molto opportunamente dalla Giunta del bilancio.

È una legge questa che nella sua applicazione trova parecchi ostacoli, non so se per deficienza di fondi che sia mascherata con la lentezza della procedura o se per il fatto che il nostro ordinamento vuole veramente questa procedura. Credo però che sarebbe opera doverosa affrettare l'applicazione di questa legge anche per la parte che riguarda lo Stato affrettando il corrispettivo che deve dare perchè si tratta di legge che è di assoluta necessità.

Creda pure il Governo, che del resto non non ha bisogno di saperlo da me, che a qualsiasi ripiego dovesse ricorrere nessuno gli potrebbe muovere censura, perchè queste strade sono tanto utili e necessarie che ogni sacrificio sarà compensato dal beneficio che ne deriverà.

Debbo anche raccomandare al Governo (e lo accenno sommariamente per non trattenerlo ulteriormente la Camera) di venire in soccorso di quei poveri comuni di montagna i quali ogni anno sono minacciati od invasi da frane, da alluvioni e da straripamenti, e di alcuni dei quali ho dovuto far cenno all'onorevole ministro anche per lettera.

Desidererei che il Governo desse opera affinché questi poveri comuni non doves-

sero trovarsi tutti gli anni, specialmente nella stagione invernale, alle prese con l'acqua che qua'che volta s'innalza ad un metro o due negli abitati e mette a repentaglio le vite degli uomini e quelle del bestiame che costituisce l'unica risorsa di quelle popolazioni.

Non si tratta di grande spesa, che del resto non mi riguarda, perchè nel mio collegio non ne ho mai sentito il bisogno, e, appunto per questo, mi faccio più ardito ad insistere nella preghiera che si provveda a questa condizione di cose.

Non so se i comuni per legge debbano concorrere in queste opere di riparo; ma trattandosi di piccoli comuni di montagna, che si trovano in condizioni così miserabili da non riuscire a sbarcar il lunario per le spese ordinarie, mi pare che l'obbligarli a concorrere sarebbe come negar loro le opere stesse.

Quindi per questo riguardo domando l'intervento del Governo nel modo che nel diritto antico si diceva del *pater familias*, che deve provvedere alle bisogna dei figli.

E per non riprendere nel corso della discussione ancora la parola sull'argomento, mi permetto di raccomandare al Governo anche la condizione dei porti che già ho avuto occasione di raccomandare ripetutamente, ad ogni discussione di bilancio, ma questa volta li designerò chiaramente: sono quelli di Rapallo, di Portofino, di Santa Margherita. Anche questi hanno bisogno dell'opera del Governo.

DISANT'ONOFRIO. Ve ne sono tanti!

CAVAGNARI. Io mi occupo di quelli, che conosco da vicino. Anche a questi l'opera delle acque ha portato gravi danni. So che il Governo se ne è occupato e preoccupato, e so anche che quelle Amministrazioni comunali attendono provvedimenti riparatori.

Non aggiungo altro (*Rumori dalla tribuna della stampa*) anche a sollievo dei nostri amici della stampa, che pare sentano desiderio del mio silenzio. (*Si ride*).

Non aggiungo altro, onorevole ministro, perchè non ho per ora altro, che mi venga in memoria.

Chiuderò con un augurio: che la vostra presenza al Governo, onorevole ministro, duri tanto, che voi possiate corrispondere a tutte le giuste esigenze e a tutti i giusti desideri del Paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rattone.

RATTONE. Mi sia consentito di richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sull'argomento delle comunicazioni ferroviarie tra Francia ed Italia. Le due nazioni sono separate da 300 chilometri di montagna, che ostacolano tutti i traffici; lungo la barriera una sola grande linea internazionale, il Cenisio. A 140 chilometri al sud la linea Cuneo-Nizza, quasi sdoppiamento della Ventimiglia-Nizza, che per la sua posizione geografica solo risponde alle esigenze del così detto traffico regionale di frontiera.

Bene altrimenti vanno le cose nelle altre nazioni. Trentasci strade ferrate legano la Germania all'Austria; sei la Germania alla Francia; cinque la Germania alla Russia; quattro l'Austria alla Russia; cinque legheranno la Francia alla Spagna. Si noti che la frontiera dei Pirenei è meno lunga delle Alpi italo-francesi, che la Spagna è meno popolosa, meno ricca che l'Italia, e non è, come l'Italia, transito ad altri paesi. Noi siamo pertanto in condizioni di evidente inferiorità, non corrispondente all'alto posto che l'Italia occupa nella vita economica mondiale nell'ora presente e nell'avvenire.

In questa Camera, nella tornata del 18 dicembre 1910, l'amico mio onorevole Salvatore Orlando consigliò che le provvidenze del Governo si rivolgessero solo ai porti.

La sua conclusione è giustificata dal responso del traffico totale delle merci, non da quello dei fattori singoli, dal responso del traffico franco-italiano.

Questa constatazione, tratta da documenti ufficiali, ha portato l'insigne economista Loiseau a ben altra conclusione. Egli scrive: « Un fatto degno di nota è la progressione dei trasporti, molto più rapida per via di terra, che per via di mare.

« Vi è là un fenomeno, degno di richiamare l'attenzione delle amministrazioni ferroviarie nel presente e nell'avvenire, perchè segna una tendenza del commercio ad utilizzare le strade ferrate a preferenza delle vie marittime ».

La costruzione di nuove linee non può che favorire questa tendenza.

Nella Camera è anche stato detto che l'Italia non può aspirare a divenire paese di transito. La geografia insegna altrimenti, ed il pensare geograficamente ha indotto uno scrittore francese, il Ghio, in un suo recente lavoro, a definire l'Alta Italia come la regione attraverso la quale fatalmente

passeranno nell'avvenire le maggiori correnti di attività umana.

Ed a questo suo concetto si accosta anche il Dauzat nel non meno recente studio sulle vie di accesso in Italia.

Il nostro Paese, che l'Alpe ed il mare serra, ha evidentemente bisogno delle due vie.

Quanto all'Alpe, ripeto le parole con cui l'onorevole Di Scalea inaugurava la Conferenza internazionale tenuta l'anno scorso a Roma.

Egli pressochè diceva: le montagne, che furono il maggiore ostacolo al riavvicinamento dei popoli, ora, per virtù del genio umano, sono divenute le vie le più rapide e le più facili. E soggiunge che concorreranno alla formazione di una futura civiltà superiore.

È indiscutibile che ogni nuovo valico ha recato e reca insperati traffici, che ha scavato solchi d'oro. L'aumento di popolazione, il progresso industriale, commerciale ed agricolo, progressi che non solo sono confortanti, ma meravigliosi per l'Italia, come prova la recente pubblicazione del Ministero di agricoltura, industria e commercio dal titolo « Lo sviluppo del commercio internazionale nel ventennio 1891-910 ed i progressi d'Italia », dove l'Italia tiene il primo posto, questi progressi spiegano il bisogno di nuovi traffici.

Il bisogno di moto è il bisogno più impellente della vita moderna, è il bisogno stesso della civilizzazione, che non si può cristallizzare, ma che sempre aspira ad una meta più eccelsa e più movimentata.

L'economista ha rivestito di legge scientifica il bisogno di traffici, e sulle basi del passato e del presente fa le previsioni per l'avvenire. Queste leggi, economicamente parlando, hanno il massimo valore di probabilità, ed applicate ai rapporti italo-francesi, provano che il coefficiente annuale e medio di accrescimento è per lo meno superiore al 5 per cento.

Le vie attuali, che lasciano fuori della loro competenza parecchie regioni dei due paesi, le vie attuali che lasciano in uno stato che si è chiamato inorganico il regime delle intercomunicazioni fra la valle della Loira e la valle del Po, le vie attuali che solo tangenzialmente servono per quel grande settore che ha per vertice la valle d'Aosta e per base la Liguria, sono divenute insufficienti.

Si impone pertanto la necessità di nuove

comunicazioni ferroviarie tra l'Italia e la Francia.

Queste comunicazioni debbono essere dirette, senza intermediari, tanto più quando l'intermediario è ferroviariamente potente come la Svizzera, come la Svizzera che sa informare la sua politica estera ad una politica di ferrovie e di tariffe.

La Svizzera è una nazione studiosa, e, come il fisiologo studia il circolo dell'organismo, essa studiò il circolo delle nazioni e si prefisse di divenire il cuore aspirante e premente il sangue per le arterie dei popoli.

La Svizzera è una nazione intelligente; ha perfettamente compreso come era del suo massimo interesse richiamare nel suo territorio il maggior numero possibile di ferrovie.

La Svizzera è una nazione tenace che con la sua tenacia volle, fortemente volle, diventare la piattaforma girevole delle ferrovie di Europa e vi riuscì; ed alla piattaforma girevole aggiunge ora i binari dell'Alta Savoie, di Granges-Moutiers, come aggiungerà quelli dello Spluga, del Greina e del Gran San Bernardo. Aumentiamo pure le nostre comunicazioni con la Svizzera; ma preventivamente rispettando il dovere di non renderla arbitra delle comunicazioni franco-italiane.

Questo è invece il non celato scopo. Il Sécrotant dinanzi alle Camere federali disse: Se noi rifiutamo alla Svizzera la porta di Vallorbe contro la quale essa urta, chi sa che non ne cerchi un'altra. Il traforo del Monte Bianco le permetterebbe di andare in Italia senza passare in alcun modo da noi.

La politica ferroviaria svizzera si compendia e si compendia in queste parole. Ma noi abbiamo un interesse opposto, consci come siamo che sarebbe un fatale errore quello di rimettere a un solo vicino il più importante degli strumenti di cui dispone un paese, le ferrovie.

Io ho paura di essermi spiegato male e cerco di chiarire il mio concetto, cosa tanto più necessaria per me che rappresento un collegio confinante con la Francia e con la Svizzera. Premetto che *absit iniuria verbis*. Dichiaro che io appartengo alla numerosa schiera di italiani legati alla Svizzera da verace amicizia e forte simpatia; ma il sentimento non fa velo alla ragione.

Il sentimento non può e non deve spingerci al punto da consegnare alla Svizzera le chiavi di casa nostra, di consegnarle l'anello pronubo, l'anello che in forma di chiave

il fidanzato romano regalava alla sposa quale investitura di supremazia nelle cose familiari.

È inammissibile che si discutano a Berna le questioni che riguardano Roma e Parigi. Ancora è lecito di pensare alla grandissima abilità commerciale della Svizzera, abilità commerciale che riesce superiore alle convenzioni per le tariffe. Così ad esempio, nel tratto del Gottardo fra Chiasso e Bellinzona si ha una sopratassa speciale di 14 chilometri. Nel Sempione fra Iselle e Briga sono tariffati 44 chilometri invece di 22.

Le tariffe, tanto più per quelle che riguardano il Gottardo, hanno luogo contro tassative, categoriche disposizioni delle convenzioni.

Io ho letto in uno scrittore tedesco che queste sovratasse pendono nell'aria; e soggiunge che saranno soffiate via. Ma finora questo soffio non si è ancora verificato e nel Gottardo l'onorevole Orlando con tutta ragione paventa che non si sia più padroni delle nostre tariffe. La prova è rifatta nelle convenzioni sanitarie che velano interessi economici. È rifatta nei trattati commerciali, è rifatta negli orari sapientemente combinati in modo che gli interessi della provincia di Novara, gli interessi di Torino, gli interessi del Piemonte e dell'Italia sono sacrificati alla Svizzera, la quale più vigile nella tutela dei suoi interessi, sa deviare viaggiatori e traffici e percepire un maggiore introito per un maggiore percorso sovra i suoi binari.

È anche lecito di chiedersi quale sarà la sorte delle nostre comunicazioni, se mai la Svizzera ritornasse il teatro di guerra che già fu, se mai la Svizzera avesse le aspirazioni territoriali che risuonarono anche nel Parlamento francese, se mai la Svizzera parteggiasse...

V'è la neutralità garantita dai trattati! Ma non pecca chi, nella eventualità di un dissidio tra la forza ed il diritto, riponesse nella neutralità una fede relativa.

Intanto la Svizzera fortifica, la Svizzera si arma, forse contro di noi.

Ma rimaniamo pure nel campo delle lotte economiche. Quivi prudenza insegna che, avendosi già due valichi attraverso alla Svizzera ed uno solo attraverso alla Francia, prima di crearne un terzo attraverso alla Svizzera, occorrerà crearne un secondo attraverso alla Francia.

Così, presso a poco, parlava un illustre parlamentare italiano che tutti onoriamo; e l'eco della sua voce si è ripercossa nel

Senato francese, dove in realtà io l'apresi.

Il Berard, relatore di un progetto di legge sopra le ferrovie, premesso il suo atto di fede, che cioè si farà una nuova via franco-italiana, soggiunge: « Credo di sapere che il pensiero che io esprimo è pure quello dei nostri vicini d'Italia i quali, qualche mese addietro, per bocca di uno dei più eminenti loro uomini di Stato, dicevano: Se si farà un altro traforo delle Alpi, occorre che la linea sia unicamente franco-italiana, e non più esposta alla manomissione di un'altra nazione ».

Potrei confortare anche il mio dire, ricorrendo ad una immagine che tolgo da una conferenza dell'onorevole Ancona. Egli, con l'acume che gli è abituale, istituendo un confronto fra lo Spluga ed il Grejna, scrisse:

« Con la tariffa differenziale italiana che ha per sintesi *dulcis in fundo*, gli ultimi 100 chilometri sono i più a buon mercato; per un viaggiatore a lungo corso sarebbero persino gratuiti. Per il Grejna quindi questi ultimi 100 chilometri sono regalati: si consegnano alla Svizzera che li rende salatissimi ».

Se considerazioni di tariffe, alte in Svizzera e basse tra noi, si impongono per decidere sulla scelta di un valico che va in Svizzera, tanto più si impongono per eliminare la mediazione.

Con l'indipendenza dalla Svizzera, la mediazione non è più necessaria, ed eliminata la mediazione si risparmiano, per lo meno, le spese del mediatore, spese che non sono indifferenti. Sono circa 530 chilometri di mediazione svizzera che la Francia e l'Italia pagano nei loro scambi.

Ma ritorno alla lacuna delle comunicazioni franco-italiane. Qualcuno pensa che questa lacuna si potrebbe colmare solo provvedendo al Cenisio.

Ricordo che il Cenisio è stato costruito per mettere in comunicazione gli Stati transalpini con gli Stati cisalpini della Monarchia Sabauda, per mettere in comunicazione Chambery con Torino, e solo per il fatto della annessione della Savoia alla Francia, divenne linea internazionale.

Ha per tanto un peccato di origine, che nessun battesimo cancella, ed altri peccati sanabili con l'applicazione del doppio binario su tutto il percorso italiano, con l'applicazione della trazione elettrica, con orari i quali non s'incarichino di smentire la verità chilometrica, come nell'ora presente.

Ma vi ha qualcuno il quale pensa che il doppio binario nel tratto Meana-Salbertrand urta contro difficoltà tecniche grandissime, contro spese enormi sorpassanti di gran lunga i molti milioni preventivati, sicchè nessuna impresa ne accetterebbe la esecuzione *à forfait*.

Si escogitò un tunnel di base che abbassando di 225 metri il livello della linea attuale, raccorcerebbe di 12 chilometri il percorso Bussoleno-Modane. Ma che cosa sono 16 chilometri quando noi vediamo che i treni del Sempione, che hanno un percorso molto maggiore di quello del Cenisio, impiegavano due ore di meno e con l'orario attuale, che ho ieri stesso consultato alla Direzione generale delle ferrovie, impiegano ancora mezz'ora di meno?

L'abbassamento della linea, la modificazione delle pendenze non potranno mai ridare al Cenisio il primato che aveva in un tempo che fu, quando era solo.

Dice il Dauzat: « Il Cenisio ebbe una carriera onorevole. Non bisogna dissimularsi che renderà sempre servizi al traffico Parigi-Torino, Lione-Milano, ma tutti i milioni che si spenderebbero per rettificarne i meandri, per diminuirne le pendenze non potrebbero mai fargli tenere utilmente la funzione della direttissima Parigi-Milano, Parigi-Roma, Parigi-Brindisi che si cerca di costruire più al nord ».

La fatale concorrenza il Cenisio la ebbe dal Sempione, l'avrà dal Loetschberg, l'avrà dalla Hirson-Delle che sono i suoi nemici oggi, vincitori domani.

Un tunnel di base costerà di più di un nuovo valico, ma un nuovo valico recherebbe al paese ben altri vantaggi: esso trova le risorse delle grandi borse e del risparmio privato; per quanto io sappia, questi capitali non aspirano ad impiegarli nel tunnel di base del Cenisio.

Ed ancora mi chiedo: quale sarà la sorte della galleria se mai si costruisse un tunnel di base? La risposta è semplice, ma terrificante: *propter vitam, vivendi perdere causas*.

Evidentemente il tunnel di base è stato ispirato da un nobile affetto, da un elevato sentimento; non da quello che ben differente e duro giudizio riscosse al Senato francese. Ma gli affari sono gli affari e molti ritengono che il tunnel di base sarebbe un cattivo affare, un errore economico se non altro perchè concentra due tunnel sullo stesso posto.



Aggiungasi inoltre la offesa ai principii di giustizia distributiva se mai il tunnel di base dovesse ritardare l'apertura di nuove vie nell'ampia zona compresa tra il Cenisio e il Sempione.

Forse per questi motivi il tunnel di base non venne neanche alla discussione nella seduta della Conferenza tecnica radunatasi qui in Roma per migliorare e per aumentare le comunicazioni franco-italiane.

Fra il Cenisio ed il Sempione, nella colonna vertebrale che le Alpi formano fra la Francia e l'Italia s'erge il Monte Bianco, vertebra preminente, segnale della nuova strada da seguirsi.

L'idea di questa strada sorse nella mente di Saussure quando ne ascese la vetta e contemplò la ristrettezza della base del monte.

L'idea è passata in seguito in eredità ai governanti.

Nel 1860 costituiva una delle promesse del Governo francese ai Savoia, tanto per prepararne l'animo all'annessione. Nel 1873-74 se ne occupò l'Assemblea Francese ed io taccio la cronistoria dell'argomento.

Dirò solo che sorsero delle Commissioni che vantavano l'adesione di Emilio Loubet e Dubost e di molti altri deputati francesi chiamati in seguito alle più eccelse dignità parlamentari.

Ricordo solo che nel 1903 il ministro Barthou, rispondendo al deputato Millerand, diceva: « Io ritengo che il traforare il Monte Bianco non troverà più tanti scettici ».

Per conto mio sono ben lungi dall'essere scettico, prima di tutto perchè gli studi fatti hanno dimostrato la possibilità della realizzazione di questi lavori, e poi perchè la questione dal punto di vista internazionale si presenta sotto un l'aspetto degno di richiamare al più alto grado l'attenzione del Governo francese.

Millerand, divenuto ministro a sua volta, diceva nel 1908 che il miglior mezzo per il regime delle comunicazioni tra la Francia e l'Italia era quello di aumentare i valichi. Sorse intanto un Sindacato francese, il quale spese dei tesori per allestire degli studi e dei progetti che furono consegnati anche al Governo italiano, studi e progetti che dai competenti sono dichiarati mirabili per chiarezza e precisione.

Il Sindacato rappresenta una potenza intellettuale formidabile come la finanza di cui espone, ha una competenza quale può provenire da tecnici che hanno al loro attivo il traforo del Loetschberg, i porti di

Anversa e di Montevideo. Su di un diligentissimo piano tacheometrico all'uno per mille, allestirono tre progetti rispettivamente alla pendenza del quindici, del venti e del venticinque per mille, con una lunghezza di galleria che va da chilometri diciotto a quindici e dodici e mezzo. Il costo è di 150 milioni, di 120 milioni o di 110 milioni per la linea a doppio binario; compresi 80 chilometri di linee di accesso sia da Sallanches sul versante francese, che da Aosta sul versante italiano. Quindici milioni in meno se la linea fosse costruita ad un solo binario, idea da escludersi senz'altro.

Il Sindacato propone il progetto con la pendenza del 20 per mille, del costo di 120 milioni, dei quali, 45 sarebbero richiesti alla Francia, 35 al Sindacato che s'incarica pure dell'esecuzione dei lavori, 40 all'Italia. Al Governo italiano si chieggono solo 10 milioni se al Sindacato si concedesse il privilegio dell'esercizio della linea dalla frontiera a Chivasso.

A me pare commendevole l'idea di alleviare lo Stato nel suo compito economico, ricorrendo al capitale privato. Ad ogni modo questa proposta dimostra che si tratta, non di un buono, ma di un ottimo affare e il Governo nostro potrebbe trar profitto dal suggerimento avuto. I tre progetti si tengono nella media dei grandi tunnel alpini sia per altitudine, sia per pendenze, e si informano essenzialmente alle esigenze di un grande traffico colla robustezza dell'armamento, con il doppio binario, con la trazione elettrica; ed il traffico sarà necessariamente intenso ed io lo passo in rapida rivista.

Mette innanzi tutto in valore le due zone della frontiera vicina. Noi potremo ricevere i prodotti della valle dell'Arve e mandare i prodotti della valle della Dora Baltea. Ricordiamo che l'industria mineraria langue dove l'antica Roma l'aveva fatta fiorire, ricordiamo che, per difetto di comunicazioni, langue l'industria del ferro in quella valle d'Aosta che vanta il miglior ferro del mondo,

Il valico provvederà anche all'insoddisfatta necessità della difesa militare. Checchè in contrario si sia detto in questa Camera, io sono in grado di assicurare che l'alta valle della Dora Baltea, già teatro di tante guerre, già transito di tanti eserciti scesi alla conquista d'Italia, non vanta opere di difesa che possano arrestare l'eventuale invasore. E la mancanza di ferrovia rende anche tardiva l'opera delle nostre valorose truppe di montagna, perchè non potrebbero adunarsi e concentrarsi in tempo opportuno. E la vi-

cina Francia colle sue due ferrovie che lambiscono questa parte della frontiera, ha dimostrato quello che si deve fare. Ma noi non abbiamo ancora seguito il lodevole esempio.

La nuova via favorirà, aumenterà, per quel criterio cui opportunamente accenna il relatore che le nuove vie suscitano nuovi traffici, nuovi traffici franco-italiani, perchè costituisce la via più facile, più comoda, più diretta e conveniente. Sbocca nel mezzo del triangolo Torino-Milano-Genova, cioè nel punto ideale per la concentrazione e la ripartizione dei traffici.

Su Torino guadagna da 130 a 140 chilometri sopra il Sempione, a seconda delle linee di accesso, ed io propongo, auguro almeno che una delle vie di accesso, non segua più i due cateti attuali, ma l'ipotenuosa Ivrea-Torino, che ne accorcerebbe di molto il percorso. Per Milano questa nuova linea viene chiamata la direttissima Parigi-Milano ed ha in realtà un percorso in distanza reale più breve del brevior percorso del Sempione.

Per Genova si direbbe che è stato presupposto che si sarebbe addivenuti alla costruzione della linea Aosta-Chivasso. E pertanto la linea del Monte Bianco schiude anche nuovi traffici alla Liguria.

Per il traffico inglese ricordo che da Calais a Piacenza il Sempione guadagna sul Cenisio 61 chilometri, che altri 10 ne aggiungerà con la via di Pontarlier ed altri 7 con la Frasnè-Vallorbe, e colla linea di Calais-Hirson-Delle ne guadagnerà 115.

Queste cifre si impongono nelle considerazioni su Piacenza, perchè Piacenza è il luogo di convegno delle strade che dal Sempione e dal Cenisio vengono in Italia, perchè da Piacenza si partono le strade che per la via di Parma vanno al Mediterraneo, per la via di Bologna vanno all'Adriatico, per Firenze e Roma a tutto il resto d'Italia.

Sulla via di Piacenza il Cenisio è irrimediabilmente battuto. Quivi interviene la funzione del Monte Bianco, che guadagnando sul Cenisio 100 chilometri in distanza reale e 30 aggiungendone, secondo i calcoli del competentissimo sindacato, in distanza virtuale, consegue il primato sul Cenisio e sul Sempione.

I vantaggi della linea del Monte Bianco per quello che riguarda il traffico inglese sono tali che un illustre parlamentare francese, il Gauthier, già ministro dei lavori pubblici, scrisse: non un viaggiatore, non

una tonnellata di merce del percorso dell'Inghilterra attraverso la Francia verso l'Italia sfuggirà alle attrattive del Monte Bianco.

È vero che per Milano si avrà la linea Calais-Hirson-Delle-Sempione, che arriva a Milano con 37 chilometri di meno della linea Calais Monte Bianco Milano.

Ma questa differenza è compensata dalla distanza virtuale, perchè il tunnel del Monte Bianco non ha il profilo accidentato del tunnel delle Alpi Bernesi, ed è ancora compensata da un fatto di grandissima importanza, che cioè la linea di Calais-Hirson-Delle non ha l'attrattiva di Parigi, mentre quella del Monte Bianco passa attraverso la metropoli francese.

Pertanto la linea del Monte Bianco dovrebbe essere l'asse fondamentale delle relazioni anglo-italo-francesi.

Il traffico inglese di Calais-Dover si connette con quello di Liverpool, con quello nord-americano, e per conseguenza si potrebbe attirare da noi una nuova valigia americana a l'instar della valigia delle Indie.

La linea del Monte Bianco rappresenta il nostro più vero e migliore *Drang nach Osten*, la nostra penetrazione verso l'Oriente, verso il lontano Oriente. La distanza Parigi-Belgrado, via Orient Express, è di circa 2060 chilometri. La linea lascia Avricourt in Francia, tocca Strasburgo, Monaco, Vienna, Budapest, Belgrado, poscia per Sofia va a Costantinopoli. La linea del Monte Bianco arriva nel Piemonte, tocca Milano, attraversa la Lombardia e il Veneto, va a Naresina, e poscia per Steinbruck, Agram, raggiunge Belgrado e per la comune via di Nisch e Sofia va a Costantinopoli. Ma sono 160 chilometri di minore percorso sopra l'Orient-Express, sono 590 chilometri che si regalano ad un traffico italiano che ora non esiste.

Questa linea ha anche un rapporto con la navigazione interna. La tirannia del tempo e la necessità che mi fa essere veloce, non mi permettono d'insistere su questa parte. Ma chiamo dinanzi agli occhi degli onorevoli colleghi la pianta dei canali e fiumi navigabili, dovuta ai profittevoli studi dell'onorevole Romanin-Jacur. La linea del Monte Bianco segue tutto questo percorso. Il nastro di ferro lega i vari fiumi ed i vari canali e ne sarebbe come il grande collettore. Sarebbe proprio la vera corona dell'edificio, che ha costata tante e profittevoli fatiche all'alto ingegno dell'onorevole Romanin-Jacur. (*Bravo! Bene!*)

La Francia ricaverà un vantaggio dalla nuova linea, perchè assicura ai suoi porti ed alle sue vie la corrente commerciale, che il sistema del Sempione devia più verso l'est, verso i porti del Belgio e dell'Olanda, verso le linee svizzere. Ma nella fattispecie il vantaggio francese si sposa a quell'unico col quale noi dobbiamo fare i conti, cioè il vantaggio italiano. Questo risulta dagli argomenti addotti e più ancora risulta da un argomento di speciale importanza per le ferrovie del Monte Bianco. Io voglio alludere al turismo.

La ferrovia del Monte Bianco, destinata a diventare la prima ferrovia turistica del mondo. La Val d'Aosta sarà il centro di questo turismo e la Val d'Aosta ne è ben degna.

Io non ripeto giudizi miei, ma quelli di stranieri. È proclamata la bella fra le belle. Essa ha i suoi valloni, che hanno la freschezza dei paesaggi del Nord e sono ridenti come i paesaggi del Mezzogiorno.

Essa vanta le più alte cime: è il convegno dei giganti, il Monte Bianco, il Monte Rosa ed il Cervino. Ha sterminati ghiacciai, infiniti campi nevosi, che permetterebbero anche nell'estate l'attrazione dello sport invernale.

Il mettere alla portata di tutte le borse, di tutte le condizioni, il godimento delle bellezze naturali, fino a poco tempo fa privilegio di esigue minoranze, costituisce una funzione che interessa al più alto grado l'economia dei popoli.

La Svizzera deve al turismo una parte della sua floridezza economica. Le stesse ferrovie unicamente intese a mettere in evidenza le locali meraviglie, dispendiose nelle costruzioni, dispendiose nell'esercizio, come dai documenti dei relativi bilanci, non sono le meno produttive.

Il turismo è quello che suscita la grande industria degli alberghi in Svizzera, che, se sono bene informato, raggiunse ultimamente un introito di circa 500 milioni.

Il turismo è pure una delle risorse della Francia; tale una risorsa che presso il Ministero dei lavori pubblici si è istituito l'ufficio nazionale del turismo. E l'importanza è provata dal fatto che solo in un anno si vendettero circa 500 mila biglietti verso Chamounix; in Italia, dall'altro versante dello stesso monte, poche decine di migliaia; perchè la Chamounix d'Italia, Courmayeur, dista 36 chilometri dalla ferrovia d'Aosta.

Ma il turismo può anche rappresentare una fortuna per l'Italia, qualora la sorgente

venga captata. La ferrovia del Monte Bianco capta questa sorgente nelle sue origini più abbondanti, la convoglia e l'indirizza ad alimentare il patrimonio nazionale.

Per tanto il turismo avrebbe, per sé solo, il diritto di reclamare la ferrovia, come io la reclamo, per l'alta Valle d'Aosta.

La ferrovia della quale ho parlato non è solo favorevole al Valdostano, al Canavesano ed al Monferrato; ma anche al Biellese, la Manchester d'Italia, egualmente lontana dal Cenisio e dal Sempione. È la ferrovia che rappresenta la maggior somma d'interessi nazionali; quella che anche nemici di questo valico hanno proclamato la *regina viarum*.

Ma io non posso tacere che, a Torino, qualcuno non ha più per la ferrovia del Monte Bianco gli entusiasmi di qualche anno fa, quando la Commissione ferroviaria municipale si pronunciava per la direttiva del Monte Bianco, quando comune e provincia votavano somme per lo studio dei progetti. Però non è vero che sia osteggiata, come qualcuno vorrebbe far credere. Basta che io ricordi che il giornale *La Stampa*, il gran portavoce della pubblica opinione, disse: « La notizia della ferrovia del Monte Bianco è stata accolta con un senso di generale soddisfazione; da tanti anni si vanno perpetrando tali ingiustizie ferroviarie a danno di Torino, che la notizia pare troppo bella per essere accolta ».

Ma non è men vero che v'è qualcuno che ama il Cenisio di tale affetto, che vorrebbe non solo che avesse i diritti di figlio primogenito, ma essenzialmente quelli d'unigenito. Vorrebbe reclamare i diritti di maggiorascato.

Qualcun altro, più ragionevole, paventa che la linea del Monte Bianco possa ritardare i lavori d'esecuzione che sono destinati a concedere al Cenisio tutta la possibile potenzialità. Qualcun altro ancora ritiene che possa isolare Torino. Qualcun altro, infine, ritiene che possa diminuire i traffici del Cenisio.

Quanto alla potenzialità del Monte Bianco, non v'è dubbio che la questione è autonoma e indipendente. La potenzialità del Monte Bianco è legata a solenni, imprescindibili impegni internazionali. Non certo per questo venne indetta la conferenza di Roma, ma la questione è già *in re judicata*. Così mi diceva il ministro francese dei lavori pubblici, l'anno scorso, in presenza dell'attuale ministro francese dell'industria e del commercio.

Ritengo pertanto che, da parte nostra, in questo caso, si debba rispettare il diritto di primogenitura del Cenisio, e concedere a questo tutta la possibile, ragionevole potenzialità. Ma non comprendo, non riesco a comprendere come una ferrovia che arriva a Torino non tangenzialmente, ma seguendo ad esempio l'ipotenusa, invece dei due cateti attuali, possa riuscire nello scopo di giovare al lontano e danneggiare il prossimo.

La ferrovia del Monte Bianco arreherebbe a Torino una clientela che ora è sconosciuta, la clientela di passeggeri e viaggiatori che dal paese delle nebbie vanno ai paesi del sole. Chamounix è ricca di questa clientela, come lo è Martigny legata a Chamounix da una ferrovia, come Ginevra, che un breve raccordo di pochi chilometri unirebbero alla linea del Monte Bianco. Questa clientela verrebbe a Torino per andare in riviera perchè seguirebbe le linee più brevi: 250 chilometri di meno della linea Lione-Marsiglia-Nizza, e 220 di meno della linea di Grenoble; e Torino l'avvierebbe in riviera mediante la ferrovia Torino-Genova, mediante la ferrovia di Savona, mediante la ferrovia Cuneo-Nizza.

Ma l'affluenza dei viaggiatori non può rappresentare la ricchezza di una grande città. Se così fosse, le città più ricche d'Italia non sarebbero Milano, Genova, Torino, ma Roma e Napoli, il che evidentemente non corrisponde al vero. I commerci e le industrie creano la ricchezza e sotto questo punto di vista Torino si troverebbe in un nuovo centro di commercio, che ha da una parte la Svizzera e la Francia e dall'altra il Mediterraneo; Torino potrebbe devolvere a suo maggiore profitto le risorse industriali e commerciali delle città vicine, della Valle d'Aosta, per esempio, che ha tale un tesoro di carbone bianco, che si direbbe favoloso e che in realtà, come quello della favola, lo si contempla e lo si mantiene improduttivo. Lo sciopero attuale del carbone nero consiglia i governanti di non lasciare ulteriormente allo stato latente la nostra energia del carbone bianco.

Torino, con la nuova ferrovia del Monte Bianco, vedrà le città minori assurgere all'altezza industriale di Monza, di Busto Arsizio, di Gallarate, di Varese.

L'interesse di Torino non è disgiunto da quello delle città minori, ma è ad esse collegato, è solidale.

Io non mi arrogo il compito di Cassandra, ma credo che a Torino qualcuno non

tenga in giusto valore quello che avverrà nel giorno in cui le valli bernesi si schiuderanno al traffico di Delle ed al traffico di Basilea e dei canali fluviali tedeschi; quello che avverrà il giorno in cui il Sempione, mediante l'attuazione di tutte le sue linee d'accesso, mediante l'applicazione della trazione elettrica, avrà tutta la sua potenzialità.

Allora più che la concorrenza sarà un disastro, irreparabile chiedendo al Cenisio quello che non può dare, riparabile, chiedendo l'ausilio del Monte Bianco e di opportune linee d'accesso.

Si è parlato ancora del danno di Genova, come se l'*hinterland* genovese non spettasse di pieno diritto al porto di Genova, come se la sudditanza non fosse mantenuta dal fatto che i noli marittimi sono più a buon mercato dei trasporti terrestri. Il raccordo Chivasso-Asti le assicura un forte transito di merci e viaggiatori. Ricordo che, se il sindacato francese ha disposto di concorrere all'opera con ingentissimi capitali, ciò si deve appunto al raccordo che le nuove linee stabiliscono fra Ginevra e Genova, da una parte, e Nizza dall'altra.

Si palleggiarono fra Genova e Marsiglia dei mutui danni, e così, ad esempio, il Gottheadn francese nel 1910 scrisse: si vede che il Monte Bianco aumenterà in proporzione considerevole la zona d'influenza del porto di Genova a detrimento di Marsiglia.

Alla Camera francese è stato detto: tutto il commercio che passa attualmente per Lione e va a Marsiglia, andrebbe non solamente a Milano, ma a Torino e Genova. In realtà su Genova e Marsiglia incombe un altro pericolo, quello della navigazione fluviale tedesca, che va a raggiungere i laghi svizzeri per congiungerli col Reno, per deviare verso il Nord la grande corrente commerciale che ora va ai porti del Mediterraneo.

E conchiudo.

Le vie di comunicazione tra Francia e Italia sono divenute insufficienti, sono affette da arteriosclerosi: l'unico rimedio è di concedere loro una nuova arteria.

Auguro al mio illustre amico, il ministro Sacchi, auguro al Governo, presieduto dall'alta mente dell'onorevole Giolitti, una vera gloria, la gloria imperitura di schiudere la nuova via delle Alpi. (*Vivissime approvazioni — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cutrufelli.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Antonio Casolini.

(Non è presente).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Celestia.

CELESIA. Onorevoli colleghi, vogliate permettermi pochissime osservazioni, che io concentro nella discussione generale di questo bilancio, mentre le avevo prima disseminate in alcune interrogazioni che nuovamente dichiaro di ritirare.

Ho creduto che i relativi argomenti, per quanto avrebbero potuto svolgersi nei singoli capitoli, pure, per la loro indole generale, meritassero e permettessero una breve trattazione anche in questa sede.

E il primo, onorevole ministro, si riferisce alle condizioni della viabilità comunale e specialmente all'applicazione della legge del 1903, che riguarda le strade di accesso alle stazioni e con la quale si è creduto di portare un sollievo alle condizioni veramente disastrose della viabilità in molte parti d'Italia e specialmente nelle regioni montuose.

Se non che, se noi continuiamo a permettere che la legge del 1903 funzioni con quella lentezza e con quella imperfezione che costituiscono la sua principale caratteristica dell'oggi, noi, anziché aver fatto un vantaggio ai comuni, avremo procurato loro il più grande dei danni; poichè noi abbiamo fatto loro un mucchio di promesse le quali sono state frustrate.

Abbiamo promesso l'inizio di una serie di lavori che ora, disgraziatamente, per mancanza di fondi, vengono sospesi. Ogni giorno ricevo richieste e lagnanze di poveri e piccoli comuni che rappresentano proprio il vero proletariato delle organizzazioni politiche, diciamo così; di poveri comuni che si lagnano di non poter continuare i lavori, e talvolta di dover sospendere i contratti d'appalto, che essi hanno stipulati, in base alle promesse della legge del 1903. L'onorevole Sacchi sa che per parecchi di questi comuni ho scritto a lui privatamente, come avranno fatto altri colleghi, poichè credo che la misura dolorosa sia stata egualmente applicata a tutti. L'onorevole ministro Sacchi sa che molte rate già scadute di sussidi concessi, e sopra cui i comuni facevano capitale assegnamento, non sono state pagate; che vi sono dei ritardi di sei o sette mesi, che forse dovranno essere risolti per la via giudiziaria.

E ho piacere di vedere che questa mia

osservazione, quantunque in forma più mite, è stata fatta anche dalla Giunta generale del bilancio, la quale osserva (l'ho rilevato dalla relazione) che sarebbero già stati promessi, anzi assegnati, sussidi per un ammontare complessivo di 129 milioni circa a ben 490 strade. Ora io domando a me stesso: quanto ci vorrà a pagare 129 milioni di sussidi se manteniamo lo stanziamento annuo di un milione e mezzo quale credo sia attualmente? Vede il ministro a quali condizioni si addivene: se non ad un fallimento, almeno ad una moratoria.

Io, per dirla con una frase dell'amico Cavagnari, ho degustato le dichiarazioni così ottimiste del ministro del tesoro, a cui presto piena ed assoluta fede; ma mi auguro che un po' di questa degustazione possa centellinarsi anche a vantaggio di questi piccoli enti, che speravano di soddisfare i loro antichi desideri, che rispondevano ai più vitali loro interessi e che ora hanno assunti degli obblighi contrattuali ai quali non possono far fronte, perchè ai suoi è venuto meno il Ministero dei lavori pubblici. Io mi auguro che effettivamente lo Stato mantenga gli impegni giuridici che ha assunto verso i comuni. E l'onorevole Sacchi lo dica francamente a tranquillizzare questi poveri comuni che aspettano il pagamento dei sussidi loro dovuti: se le condizioni del bilancio non sono tali da permettere che si mantengano gli impegni già assunti non soltanto per legge, ma anche per successivi contratti fatti in base alla legge, allora si dica pure perchè sarà minore il danno che noi avremo in oggi di quello che non potremmo avere tra qualche anno quando si sarà aggravata la situazione delle cose, quando agli impegni già presi ed agli appalti già stipulati se ne aggiungeranno molti altri, che rientrerebbero nella legge del 1903.

E la stessa considerazione, quantunque in misura un po' meno grave, si potrebbe fare per l'altro caso, che concerne uno degli articoli della legge del Mezzogiorno per i comuni isolati, che venne esteso a tutta Italia. Ho veduto a questo proposito con compiacenza che per questo fine si è alquanto aumentato lo stanziamento..

*Una voce. No! no!*

CELESIA. Mi pareva che nella nuova legge o nel bilancio vi fosse un aumento. Veramente trovavo che questo aumento era opportuno, ma se io sono in errore, allora dirò che anche in questo caso l'inconveniente è grave, come è grave per l'altra legge. Poichè è assoluto impegno dello Stato e del

Ministero dei lavori pubblici il dimostrare che di fronte ai più gravi problemi non si dimenticano anche gli interessi dei più piccoli e quindi dei più bisognosi.

Ed una seconda raccomandazione mi consenta di farle, onorevole ministro, a proposito della vessata questione dei doppi binari, che pure avevo fatto oggetto di una interrogazione presentata nell'occasione in cui l'amica sorella latina aveva proibito l'introduzione dei nostri fiori oltre le sue barriere doganali. Io avevo colta l'occasione allora, ma mi è venuta più propizia questa della discussione del bilancio per accennare a questo grave argomento.

Ed ella mi permetta di adoperare, onorevole ministro, una parola che vorrà considerare ortodossa, spero: è la parola del direttore generale delle ferrovie dello Stato, il quale nella sua ultima relazione esplicitamente riconosce essere urgentissimo il problema del raddoppiamento dei binari.

Io non voglio ora rileggere quelle pagine che il ministro nella tranquillità del suo gabinetto potrà meditare assai meglio che non possa fare qui, ma soltanto dirò che il direttore generale espone come vi siano dei lavori per raddoppio di binario rivestenti carattere di assoluta urgenza per una somma di circa 450 milioni. E tra questi considera specialmente quella Spezia-Genova-Ventimiglia, di cui abbiamo tante volte, ed anche inutilmente, parlato in questa Camera. Il direttore generale conclude nella sua relazione dicendo che, nello stato attuale delle cose, non è possibile assegnare a questa spesa, tenuto conto di tutti gli altri impegni di ordine patrimoniale, più di 15 milioni all'anno; per cui, se questa misura dovesse essere ancora osservata per l'avvenire, impiegheremmo ben trenta anni a completare queste opere che la stessa relazione dichiara urgenti.

La relazione del direttore generale termina suggerendo al ministro la via possibile di uscita; dice che si dovrebbe considerare questo raddoppio di binario in molti casi come un'opera veramente nuova, alla quale si potrebbe far fronte, se in pratica si abbandonasse il concetto, di regola finora seguito, di far dipendere le spese di raddoppio di binari esclusivamente dalla intensificazione del traffico; in allora i lavori relativi potrebbero affrettarsi ed in conseguenza verrebbe a migliorare, per questo riguardo, il servizio.

Anche a questo proposito occorre essere chiari, espliciti e sinceri. Vuole o non vuole

lo Stato far fronte a questo urgentissimo bisogno, tale dichiarato da esso medesimo? Vuol provvedere con questi mezzi o intende escogitarne altri dopo nuovi studi?

Per quanto riguarda poi, onorevole ministro e onorevoli colleghi, i miglioramenti nelle nostre ferrovie liguri, nelle quali la dolorosa condizione è tanto più palese quando le confrontiamo col mirabile sviluppo delle vicine ferrovie francesi che hanno dato a quelle regioni meravigliosi risultati, a quelle regioni che cinquant'anni fa si trovavano misere e povere quanto le nostre e che ora sono in condizioni molto migliori, la questione s'impone urgentemente. Quando consideriamo che a Ventimiglia cessa la civiltà ferroviaria e incomincia una semibarbarie ferroviaria; quando consideriamo che sulla nostra linea, che è una delle più redditizie d'Italia, abbiamo ancora la maggior parte delle stazioni in legno e prive dei più necessari mezzi di lavoro, dobbiamo riconoscere che il problema è urgente e che dobbiamo necessariamente sapere se lo Stato vuole e può provvedere o se, per lo meno, lo Stato ci permette di provvedere coi mezzi nostri.

Ecco la questione che io accenno all'onorevole ministro, augurandomi che egli mi risponda sinceramente, escludendo gli ottimismo, se gli ottimismo non vi possono essere, e dicendomi francamente ciò che è possibile di fare affinché noi sappiamo quanto dobbiamo legittimamente sperare. (*Bene! Bravo!*)

**PRESIDENTE.** Spetterebbe ora di parlare all'onorevole Sighieri e poi all'onorevole Cabrini; ma non essendo essi presenti, ha facoltà di parlare l'onorevole Dagosto.

**DAGOSTO.** Onorevoli colleghi! Confesso un peccato di pensiero che resterà tale. Avevo pensato, in questa discussione generale, di occuparmi delle strade comunali obbligatorie che hanno una legislazione attempata e rattoppata, mentre esse hanno costato, in una rete di 22,158,000, fino al 1904, circa 400 milioni, e si trovano in condizioni deplorabilissime.

Per effetto dell'attuale legislazione non è possibile o è difficile costruirne delle nuove, e molte delle costruite sono già distrutte od in via di distruzione. Non poteva essere altrimenti, quando si pensi al costo di manutenzione annua in più di sedici milioni; e che molti comuni non possono o trascurano sopportarla. Come possono, ad esempio, molti comunelli avere un cantoniere, che dovrebbe, per altro, lavorare poco o

poche volte? E abbandonano le strade al loro destino. Un giorno o l'altro si imporrà la grave questione di vedere se la manutenzione di queste strade dovrà spettare ad altri enti, a consorzi o all'amministrazione provinciale come si pratica già in alcune provincie.

Ripeto che ho voluto soltanto accennare a questo argomento, che importerebbe una lunghissima discussione, e lo troncò subito per non essere recidivo nella medesima giornata, nella quale ho già preso la parola.

E vengo a quello che mi sta più a cuore, all'argomento sul quale ho già avuto una risposta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Quando io ho detto di estendere nella legge, or ora discussa, i benefici ed i fondi dell'articolo 4 alla Calabria, la Sardegna e la Basilicata, l'onorevole ministro mi ha risposto che non è questione di fondi, perchè i fondi vi sono e vi sono ad esuberanza.

Io non voglio discutere la tesi; voglio accettarla ed ammetterla nel modo il più incondizionato. Egli però dovrà ammettere con me che, se vi sono i fondi, essi non si spendono, tanto vero che parlava di esuberanti residui che figurano nei bilanci.

Orbene, onorevole ministro, cerchiamo di fare in modo che questi fondi sieno utilmente impiegati, che questi residui scompaiano e vadano ad esplicarsi in un programma concreto di lavori.

Quali, secondo me, le ragioni, che ostacolarono la esecuzione delle leggi speciali, e, particolarmente, della legge per la Basilicata? Varie e di diversa indole. Innanzi tutto il personale. Esso è deficiente. Dirà il ministro: ma, se è deficiente, non è per colpa del Ministero, perchè molti concorsi si sono fatti e gli ingegneri non sono venuti, oppure, se son venuti, dopo poco si son dimessi.

Io rispondo con la ferrea e nota legge della domanda e dell'offerta. Se i giovani ingegneri trovano più convenienza nello impiegarsi in imprese private, vuol dire che lo Stato deve provvedere diversamente o con indennità speciali o con trasferte speciali, o con indennità di disagiata residenza, insomma in una maniera qualsiasi. Il certo è che da questo circolo vizioso dobbiamo uscire una buona volta. Se vi sono i fondi e non si possono impiegare a causa della mancanza del personale, vuol dire che a questo personale bisognerà fare condizioni migliori, per modo che i giovani trovino più utile servire lo Stato, che i privati. Ma,

nel fatto speciale della nostra provincia, debbo dire che sembra che noi avessimo un Genio civile a speciale servizio, non nostro, ma delle catastrofi.

Qualunque cosa avvenga in altre provincie, si prende il personale di Potenza e si manda via. Tutti i terremoti o disgrazie hanno avuto il conforto del personale tecnico di Basilicata.

Ora l'ingegnere capo del Genio civile dovrà andare a Tripoli. Meno male: passiamo ad avvenimenti non tristi. Ma io, pur approvando tutto questo, dico: facciamo un po' per ciascuno, facciamo che il povero ufficio del Genio civile di Potenza sia un po' meno nomade.

Un'altra difficoltà, un altro inceppo alla esecuzione della legge io trovo in quella istituzione del Commissariato civile, costituito da un ufficio, che non ha alcun potere autonomo, tranne quello di ricevere reclami, e mandare studi e proposte in su. Bisognerebbe dare a questo meccanismo più agilità, maggiore elasticità e possibilità di muoversi.

Se questo non faremo, continueremo ad avere un carro arrugginito, che sopra una strada impervia non potrà mai camminare bene. Uscendo da questo campo di osservazioni generali, osservo che in quest'esercizio si sono molto diminuite, come leggo nella relazione ministeriale, le spese, che figuravano negli esercizi passati, per condutture di acqua potabile e per le frane. Anche qui la storia è la medesima: vi sono residui, ma non si impiegano.

È opportuno notare che, per quanto riguarda le condutture di acqua potabile, si potrebbe seguire un programma più modesto, ma più pratico, che arrivasse più presto allo scopo.

Nell'estate scorsa si è parlato di un grande progetto di acquedotto, che dovrebbe condurre le acque dalle montagne di Marsico Vetere nella plaga ionica.

A quest'annuncio i poveri contadini e i proprietari, che da anni coltivano i loro fondicelli con l'acqua che si vorrebbe togliere, hanno protestato in maniera straordinaria.

Ed è occorso l'intervento della forza pubblica, e delle persone che lo potevano, per pacificare gli animi, e far tornar la calma. Viceversa poi gli abitanti della plaga ionica dicono: ma di fronte ad un progetto così grande, così immenso, così costoso, lo Stato vorrà effettivamente sopperire con i mezzi opportuni e convenienti?

Non si sa niente, cosicchè sono scontenti quelli del monte e scontenti quelli della pianura.

Il certo si è che tra la pianura e la montagna, tra chi non vuol dare l'acqua e chi spera mediocrementemente di averla, non si fa nulla, ed ecco come si spiegano ancora una volta questi benedetti residui.

Io mi permetto di raccomandare vivamente all'onorevole ministro perchè si decida una buona volta come, e se si deve fare questo grande acquedotto.

La questione si decida, e si decida nel termine più breve che sia possibile. Tenga poi fin d'ora conto di questo concetto, che la fiera e buona popolazione marsicana desidera, anzichè quattrini, avere, come è stato pur detto, invece dell'acqua, che ad essa si toglie, l'acqua che con una diga facilmente si potrebbe trarre dal fiume Agri.

Per quanto riguarda le frane, siamo nella stessa condizione di cose.

Studi sopra studi destinati agli scaffali degli uffici, ed a produrre figli inutili o frutti non nutriti, insomma quei tali residui dei quali ho più volte parlato.

Per queste ragioni, che con molta fretta, per l'ora che volge, ho dovuto prospettare all'onorevole ministro, io mi auguro e spero che voglia effettivamente portare un occhio particolare a questa benedetta regione per la quale facciamo una quantità di leggi, esprimiamo una quantità di desideri e di buone intenzioni, ma tutte queste buone intenzioni e tutti questi desideri si traducono, pur troppo, in mancanza di fatti concreti.

Invece un fatto concreto è questo: da più di un anno la stampa locale, i municipi, le popolazioni interessate si lamentano che questo carro arrugginito del Commissariato non funzioni a dovere; si lamentano che le opere non vanno assolutamente avanti, mentre pure è nota e riconosciuta la febbrile attività, la lucida intelligenza del Commissario civile.

Si trovi quindi il modo, sia per il personale, sia modificando l'istituzione del Commissariato, o in altra maniera qualsiasi, di non darci più lo sterile conforto di sapere che i fondi ci sono, ma ci si dia il conforto di apprendere che i fondi non ci sono più, perchè sono stati spesi.

Onorevole ministro, ho finito, e come vede, sono stato brevissimo. Mi auguro, interprete in questo momento, io oscurissimo, del pensiero della Camera, mi auguro che ella voglia impedire a me di continuare ad

essere recidivo, e recidivo incorreggibile; di ritornare qui sempre a ripetere le stesse geremiadi, le stesse cose, le quali sono note non solo nella mia provincia, ma in tutta Italia.

Se questo farà, renderà paghi i desideri dei colleghi! ed io, almeno nei suoi rapporti, assumerò un dovere nuovo, al quale non verrò mai meno, quello, cioè, di ricordare ogni giorno che la parola è d'argento ma il silenzio è d'oro. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Abozzi ha facoltà di parlare.

ABOZZI. Onorevoli colleghi, prendo la parola su questo bilancio unicamente per un sentimento di dovere.

Come notava poc'anzi l'amico e collega Dagosto, non è piacevole venire qui a ricordare sempre proteste e doglianze di regioni sfortunate come quella che io ho l'onore di rappresentare. Ma, ripeto, non posso sottrarmi al dovere che m'impone l'ufficio che rivesto.

La Camera mi consentirà quindi che faccia brevissime considerazioni, anche per mettere l'onorevole ministro dei lavori pubblici in condizioni di poter fare delle dichiarazioni che valgano a dissipare le prevenzioni o le supposizioni, ad appagare i legittimi voti delle rappresentanze locali.

Mancherei alla lealtà se tacessi che molte volte il Governo centrale apparisce di non curare gli interessi della Sardegna non per suo malvolere, ma per l'inerzia degli uffici locali.

La Camera ricorderà, ad esempio, quante volte io abbia fatta sentire la mia voce contro la lentezza, con cui si studiava il progetto della sistemazione definitiva del disgraziato porto di Porto Torres. Trascorsero degli anni prima che si potessero bandire le aste, perchè ai ritardi sistematici si unirono errori che richiesero rettifiche e correzioni dei progetti, sempre con perdita di tempo. E le aste andarono ripetutamente deserte, perchè nel lungo tempo trascorso aumentarono i prezzi della mano d'opera, aumentarono i prezzi dei trasporti, i prezzi dei materiali; così avvenne che, quando si aprivano le gare, le basi di stima dei capitolati non erano più remunerative e quindi le aste riuscivano necessariamente infruttuose.

E poichè i lavori si dovevano contenere nei limiti delle somme stanziare e disponibili per effetto delle leggi 14 marzo 1889 e 14 luglio 1907, la necessità di ridurre le opere con altra perdita di tempo, ma principal-



mente con grave danno del porto e del commercio. Ad evitare questo danno, è venuta recentemente una proposta che mi auguro non trovi difficoltà, e possa essere accolta dall'onorevole ministro. Me ne dà affidamento l'interessamento vivissimo che egli in questa occasione ha dimostrato. Ho voluto solo ricordare tutto ciò per rilevare che la riluttanza a provvedere alle condizioni dell'ufficio del Genio civile di Sassari, quando io additavo i pericoli, ha portato questa grave e dannosa conseguenza.

E un'altra conseguenza di questa riluttanza devo anche ricordare, giacchè, se l'onorevole Sacchi non spiegherà una eccezionale energia, si consumerà una grave ingiustizia a danno della provincia di Sassari. L'esperienza insegna che, quando nella trattazione di una pratica si commette un errore iniziale, difficilmente lo si può poi raddrizzare, difficilmente possono sparire le tracce di quell'errore. Dopo pubblicata la legge 10 novembre 1907, per la quale la spesa occorrente alla costruzione delle strade di accesso alle stazioni, di cui nella precedente legge dell'8 luglio 1903, venne ripartita in ragione di tre quarti a carico dello Stato e di un quarto a carico delle provincie, la provincia di Sassari si affrettò a compilare l'elenco relativo, comprendendo quelle strade che riteneva potessero giovare delle disposizioni speciali.

L'ingegnere capo, che allora dirigeva l'ufficio del Genio civile di Sassari, non volle approvare questo elenco, o meglio lo approvò, stralciando però tre strade, e precisamente la Siligo-Ardara, la Osilo-Campomela e la Tula-Oschiri.

Ma dopo le proteste della rappresentanza provinciale, vagliando meglio le ragioni addotte, egli si convinse lealmente dell'errore, ed approvò l'elenco, comprendendovi anche le tre strade che ho testè accennate.

Senonchè il Consiglio di Stato, al quale il ministro dei lavori pubblici aveva mandato la pratica per il parere, si trovò di fronte al primo provvedimento dell'ufficio del Genio civile, s'impressionò e chiese spiegazioni.

Mi consta che le spiegazioni furono date in modo esauriente dal Ministero dei lavori pubblici, dimostrando, con valide ragioni, che effettivamente le dette strade si dovevano comprendere tra quelle per le quali le provincie potevano invocare il beneficio accordato dalle leggi enunciate.

Ma il Consiglio di Stato non tenne conto del pentimento, chiamiamolo così, dell'ufficio del Genio civile, non tenne conto del

rapporto esauriente della Direzione generale competente del Ministero dei lavori pubblici e diede parere contrario.

Cosicchè oggi la pratica si presenta in questi termini: da una parte l'ufficio del Genio civile e la Direzione generale del Ministero ritengono che quelle strade debbano essere comprese nell'elenco, agli effetti delle leggi del 1907 e del 1903; e dall'altra il Consiglio di Stato crede diversamente.

Tra i due pareri deve quindi decidere il ministro.

Ora a me pare che il ministro avrà degli elementi tali da farsi un esatto criterio della questione e da risolverla in modo giusto, con quell'equo sentimento di responsabilità, che la sua alta carica impone.

Infatti, perchè il Consiglio di Stato opinò che quelle tre strade non dovevano essere comprese nell'elenco? Perchè ritenne che la legge del 1903 avesse solo per iscopo di beneficiare quei comuni che non avessero alcuna strada di accesso alle stazioni.

Contro questa argomentazione starebbero la lettera e lo spirito della legge. La lettera: perchè la frase usata dal legislatore è larga ed estensiva; lo spirito, perchè si è voluto evidentemente dare ai comuni l'accesso alla stazione più importante, alla stazione più adatta allo sviluppo commerciale, più utile al traffico. Se fosse altrimenti, si farebbe una strana confusione delle strade di accesso alle stazioni con le strade per allacciare i comuni isolati, per le quali ha provveduto un'altra legge, quella del 1906, che ha inteso appunto di togliere dall'isolamento quei comuni che non avevano nessuna comunicazione. Ma questa legge, ripeto, non deve confondersi con quella del 1907.

Ma un più valido argomento l'onorevole ministro potrà trarre da una circostanza che, secondo me, ha un peso decisivo, ed è lo stesso parere del Consiglio di Stato.

Questo consesso, nell'approvare l'elenco delle strade compilate per la provincia di Cagliari, ha ritenuto applicabile la disposizione delle leggi del 1907 e del 1903 anche alle strade che si trovavano nella identica condizione delle tre strade che sono state stralciate dall'elenco della provincia di Sassari.

E si noti che ha approvato quell'elenco, senza considerare se quei comuni avessero, come effettivamente avevano, altre strade di accesso alle stazioni, senza tener conto della lunghezza delle nuove strade in rapporto a quelle esistenti.

Non voglio tediare la Camera con lunghe letture, ma ho sott'occhi un prospetto delle strade approvate per la provincia di Cagliari da cui si rileva la verità e l'esattezza di quanto ho affermato.

E qui mi affretto a fare una dichiarazione. Non vorrei che le mie parole potessero essere fraintese o male interpretate: è ben lungi da me il pensiero che la soluzione adottata per la provincia di Cagliari non sia giusta.

Essa è giustissima, è conforme alla legge; e, appunto perchè tale, io la invoco come argomento a sostegno della tesi che sostengo, come argomento che spero varrà a decidere il ministro ad una soluzione conforme ad equità.

Così l'onorevole Sacchi non solo potrà impedire che si commettano ingiustizie a danno della provincia di Sassari, ma darà prova di sano accorgimento politico, non potendosi ammettere che per due provincie della stessa regione il Consiglio di Stato segua criteri diversi.

E per un'altra questione, che ha agitato e agita ancora l'opinione pubblica, ed interessa non solo la provincia di Sassari, ma tutta la Sardegna; ho il dovere di dire qualche parola, tanto più che di essa si è occupata, oltre la stampa isolana, anche la stampa continentale. Intendo accennare al modo con cui attualmente viene fatto il servizio ferroviario e marittimo.

Per indiscutibile necessità di guerra furono tolti dalla linea Golfo Aranci-Civitavecchia due piroscafi di Stato.

Il patriottismo della popolazione sarda ha inteso il dovere del sacrificio quando l'interesse supremo della nazione lo richieda; e a questo sentimento, come in passato, nè oggi nè in avvenire verrà mai meno. Ma a questo dovere doveva corrispondere un altro da parte del Governo e delle Società ferroviarie, quello di rendere meno grave il sacrificio, attenuandone, per quanto era possibile, le conseguenze.

Ciò non si è fatto, e si è creata una condizione di cose così insopportabile, per cui, come si è detto su tutti i giornali, quasi si è arrestata la vita economica dell'isola.

Sotto il pretesto di rendere stabili le comunicazioni tra il continente e la Sardegna, eliminando la diversità degli orari nei giorni pari e dispari, la Compagnia reale delle ferrovie sarde ha proposto al Governo di fissare un unico orario con partenza del diretto da Golfo Aranci alle 7.25.

Contro questa proposta insorsero tutte

le rappresentanze amministrative e commerciali dell'isola; e noti la Camera, senza preventivo accordo, perchè si ritenne che riproducesse, peggiorandoli, gli inconvenienti dell'orario del luglio 1910, che avevano dato luogo a così vivo malcontento.

Ma la proposta venne accolta.

Seguirono vive proteste; ed i rappresentanti degli enti interessati credettero opportuno di tenere un convegno a Macomer. Con unanime accordo si compilò un memoriale e si stabilì che esso dovesse presentarsi personalmente al ministro dei lavori pubblici.

In questo memoriale si affermava e si dimostrava che i principali inconvenienti erano i seguenti:

Aumento permanente, a causa delle lunghe inutili soste nel viaggio, della durata di esso dal Continente alle diverse destinazioni della Sardegna, di almeno due ore, come si verifica per Tempio, Sassari, Macomer, Cagliari, Iglesias e di maggior tempo per Ozieri, Alghero e Portotorres, che perdono le coincidenze del treno postale.

Soppressione del treno diretto per tutto il percorso da Golfo Aranci a Macomer e della relativa coincidenza col misto da Sassari-Chilivani per Cagliari.

Soppressione di fatto di qualunque arrivo a Sassari da tutta l'isola prima delle ore 11.30, trattenendo forzatamente i viaggiatori e la posta interna a Chilivani, in attesa del treno di Golfo Aranci per due ore, che aumenteranno in caso del ritardo del piroscafo.

La Commissione composta dei presidenti delle Deputazioni provinciali, delle Camere di commercio e dei sindaci dei capoluoghi delle due provincie venne a Roma. Dopo essere stata ricevuta dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, illustrò e difese le proposte contenute nel memoriale, in una successiva riunione alla quale intervennero funzionari del Ministero delle poste, del Ministero della marina, del Ministero dei lavori pubblici, un rappresentante delle ferrovie dello Stato, e i rappresentanti delle due Società ferroviarie sarde.

Le proposte furono oggetto di viva e lunga discussione, e debbo dire ad onore del vero che i rappresentanti delle ferrovie dello Stato e delle ferrovie secondarie sarde si mostrarono disposti ad accettarle. Solamente il rappresentante della Compagnia reale, dichiarando che le esigenze di servizio imponevano la necessità di un orario unico e fisso, si mostrò contrario. La solu-

zione della questione si dovette quindi rimandare all'onorevole ministro, il quale per quanto a me consta, non ha ancora preso una decisione in proposito.

Io mi permetto di osservare che, delle proposte una certo richiedeva qualche studio, quella vale a dire di un nuovo treno da Chilivani a Sassari, quantunque limitato a pochi giorni al mese e ad un percorso di 36 o 40 chilometri al massimo.

Ma le altre proposte si riducevano a modificazioni semplici d'orario, modificazioni che non portavano oneri di nessuna specie, ed erano, come ho detto, accettate dalla Direzione generale delle ferrovie secondarie sarde.

È necessaria una sollecita decisione, perchè la sola opposizione di una società privata, largamente sovvenzionata dal Governo, non deve condannare l'isola a subire un disservizio che tutti sono concordi nel lamentare.

Non dubito che l'onorevole ministro vorrà secondare i nostri voti. Così al dovere che la Sardegna ha inteso ed intende di adattarsi al sacrificio necessario in un momento di supremo interesse dello Stato, unirà la fiducia che il Governo liberale, che oggi regge i destini della nazione, non ha trascurato nè dimenticato una parte nobilissima d'Italia.

Prima di terminare di parlare rivolgo o, meglio, rinnovo la preghiera di affrettare i necessari improrogabili provvedimenti legislativi invocati per la soluzione del problema delle strade rurali che, in modo speciale, interessa la mia provincia eminentemente agricola.

Da molte associazioni, da molti corpi amministrativi, in molti congressi si sono rilevati i danni che derivano all'agricoltura ed al commercio dallo stato deplorabile in cui generalmente in tutta Italia sono lasciate le strade rurali o vicinali, che pur rappresentano un ingente patrimonio.

Queste strade, sono regolate dalla legge del 20 marzo 1865; e non ho bisogno di dimostrare che le disposizioni relative sono insufficienti, monche, ed anche indeterminate.

Da molti anni il problema è allo studio del Ministero dei lavori pubblici. Si nominarono Commissioni, si prepararono relazioni, si compilò anche qualche disegno di legge, ma il Governo non ha finora affrontata la soluzione dell'importante problema.

Ultimamente un nostro egregio collega, l'onorevole Scorciarini-Coppola, che ha dedicato diligenza ed amore allo studio della

questione, ha presentato una proposta di legge di sua iniziativa, che fu presa volentieri in considerazione dalla Camera ed, in massima, approvata dagli Uffici.

Ma la Commissione parlamentare, presieduta dall'illustre collega Carcano, della quale anche io mi onoro di far parte, ha dovuto sospendere i suoi lavori perchè il ministro ha dichiarato che intendeva studiare tutto il problema delle strade, anzichè limitarlo alle sole strade rurali o vicinali.

L'intendimento del Governo era lodevole, e se avesse potuto risolvere l'intero problema, i vantaggi sarebbero stati maggiori per l'economia nazionale. Ma la soluzione è della massima urgenza, perchè le strade rurali non solo sono elementi essenziali dello sviluppo agricolo e commerciale dei comuni, ma hanno anche grande importanza sul movimento generale che si svolge con tutti i vari mezzi di comunicazione.

Ora io prego l'onorevole ministro di esaminare se, durante il tempo non breve che sarà necessario per la risoluzione del problema in tutta la sua complessa vastità, non sia il caso di qualche provvedimento urgente per la sistemazione e regolare manutenzione di queste strade oggi abbandonate, colmando così le lacune della legislazione vigente.

Questa è la preghiera che rivolgo, ricordando che, in questa materia specialmente, il meglio è nemico del bene.

Così, come ho promesso, ho adempiuto brevemente al dovere al quale ho accennato in principio del mio discorso, e chiedo scusa alla Camera se ho dovuto forse abusare della sua benevolenza. (*Approvazioni*).

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

### Interrogazioni e interpellanze.

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

DE AMICIS, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi per sapere se persista e per quali motivi nel rifiuto opposto all'Amministrazione comunale di Isernia, che ha chiesto ripetute volte la elevazione alla 1ª classe di quell'ufficio postale.

« Cimorelli. »

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere le ragioni per le quali la legge 14 luglio 1908 riguardante l'isola di Caprera non ebbe fino ad oggi esecuzione.

« Viazzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere se abbia avuto notizia dei reclami del pubblico e delle proteste della stampa locale per il modo con cui funzionano alcuni servizi nell'ufficio centrale postale di Sassari, e quali provvedimenti abbia adottato od intenda adottare.

« Abozzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per sapere se in vista degli imminenti appalti delle esattorie, siano pronte o in corso nuove disposizioni intese a migliorare la legge sulla riscossione delle imposte, e specialmente a coordinarla con l'altra, venuta di poi, per l'esercizio diretto dei servizi municipali, determinando gli obblighi e i diritti dell'esattore e tesoriere. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Carcano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se l'Amministrazione ferroviaria voglia provvedere, senza ulteriore ritardo, allo ampliamento del fabbricato della stazione di Cassino, del tutto insufficiente per i bisogni del traffico e dei numerosi viaggiatori di transito. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Visocchi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se, conforme alla promessa già fatta alla Camera in occasione della discussione del bilancio degli anni passati, negli stanziamenti maggiori per opere pubbliche deliberate dalla Camera il 12 corrente per opere di difesa di comuni da frane e fiumi, è compreso quello per la difesa di Giardini dal torrente che già inondò il paese nell'alluvione del 1908. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Colonna di Cesarò ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se non creda giunto il momento di restituire all'ammirazione degli studiosi e degli artisti, gli avanzi delle navi imperiali romane nel lago di Nemi.

« Valenzani ».

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

### Sull'ordine del giorno.

STAGLIANÒ. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

STAGLIANÒ. D'accordo con l'onorevole ministro di grazia e di giustizia chiedo che sia iscritto nell'ordine del giorno per domani lo svolgimento di una mia proposta di legge per l'aggregazione del comune di Staletti al mandamento di Gasperina.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro di grazia e giustizia non è presente.

STAGLIANÒ. Ma mi ha autorizzato a fare questa richiesta.

PRESIDENTE. Sta bene. Se non vi sono obiezioni, sarà iscritto nell'ordine del giorno di domani anche lo svolgimento di questa proposta di legge.

La seduta termina alle 18.45.

### Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Staglianò per aggregazione del comune di Staletti al mandamento di Gasperina.

#### Discussione dei disegni di legge:

3. Domanda a procedere contro il deputato Marzotto per contravvenzione al regolamento sulla circolazione delle automobili. (1002)

4. Domanda a procedere contro il deputato Leonardi per contravvenzione al regolamento sulla circolazione delle automobili (1005).

5. *Votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:*

Conversione in legge del regio decreto 21 settembre 1910, n. 614, che apporta modificazioni al regime fiscale degli spiriti. (604);

Conversione in legge del regio decreto 27 novembre 1910, n. 824, che ha

recato modificazioni al testo unico delle leggi sulla tassa interna di fabbricazione degli spiriti e alla tariffa generale dei dazi doganali (678);

Conversione in legge del regio decreto 30 novembre 1911, n. 1259, che istituisce una imposta di produzione sull'alcool metilico e su ogni altro alcool diverso dall'etilico, raffinati in guisa da poter essere impiegati nella preparazione delle bevande (1028);

Acquisto di un magazzino per la custodia del materiale proflattico in Milano (938);

Conversione in legge dei regi decreti coi quali furono autorizzati aumenti al fondo di riserva delle spese imprevedute per l'esercizio finanziario 1911-12 (1014);

Autorizzazione di spese dipendenti dalla spedizione in Tripolitania e in Cirenaica (1015);

Conversione in legge del regio decreto 11 gennaio 1912, n. 10, che proroga a tutto il 31 dicembre 1912 il termine indicato nel regio decreto 23 giugno 1910, n. 413, per quanto riguarda l'indennità da corrispondersi ai giurati che prestano servizio alla Corte di assise in Palmi (1021);

Modificazione ai ruoli organici delle Segreterie delle Università e degli Istituti universitari. (*Approvato dal Senato*) (961).

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

Acquisto del fabbricato attualmente in uso della Regia Guardia di Finanza in Cividale (955);

Stanziamiento di un fondo straordinario di lire 140,000 per i restauri della cattedrale di Conversano (1050);

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1912-13 (980);

Aumento della spesa straordinaria consolidata del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari dal 1912-13 al 1920-21 (1053).

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1912-13 (981).

*Discussione dei disegni di legge:*

7. Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1912-13 (982).

8. Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1912-13 (977).

9. Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario 1912-13 (985).

10. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1912-13 (979).

11. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1912-13 (984).

12. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1912-13 (978).

13. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1912-13 (974).

14. Disposizioni per gli esami delle scuole elementari, popolari e medie (*Approvato dal Senato*) (922).

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

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

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

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

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

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

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

22. Proroga del periodo assegnato per il pagamento delle annualità dovute dai comuni delle provincie Venete e di Mantova, in rimborso delle somme pagate dallo Stato per speditività di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali Austro-Ungarici ai sensi della legge 2 gennaio 1897, n. 35 (186).

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

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

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

26. Aggregazione del comune di Santa

Domenica Vittoria al mandamento di Francavilla Sicilia (483).

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

28. Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

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

30. Ordinamento del Consiglio coloniale (755).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

42. Tombola a favore della Congregazione di carità, dell'ospedale civico e del ricovero di mendicizia d'Eboli (890).

43. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Ragusa, Ragusa Inferiore, Monterosso, Chiaramonte Gulfi, Giarratana e Buccheri, e degli asili infantili e di mendicizia di detti comuni (789).

44. Concorso dello Stato nelle spese per un monumento che ricordi in Melito Porto Salvo lo sbarco di Garibaldi (942).

45. Disposizioni sulle sovrimposte comunali e provinciali alle contribuzioni dirette fondiari e sulle spese facoltative (932).

46. Riunione delle tombole e lotterie nazionali (927).

47. Giudizio contenzioso sui conti degli Enti locali (904).

48. Per la difesa del paesaggio (496).

49. Aggregazione del comune di Campione al mandamento di Como (947).

50. Aumento del limite massimo dell'annualità per pensioni di autorità al personale dipendente dai Ministeri della guerra e della marina per l'esercizio 1911-12 e determinazione del limite stesso per le pensioni da concedersi al personale dipendente dal Ministero della guerra nel 1912-13 (1011).

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

*Seguito della discussione dei disegni di legge:*

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

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

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

55. Modificazione dell'articolo 77 della legge 7 luglio 1907, n. 429, riguardante l'ordinamento del servizio delle strade ferrate non concesse all'industria privata (709).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

*Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia*