

CDIII.

TORNATA DI VENERDÌ 15 MARZO 1912

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA**.

INDICE.

Atti vari	Pag. 17991
Bilancio dei lavori pubblici (Seguito e fine della discussione)	18002
AMATO	18037-44
AMICI GIOVANNI	18004-06
BIGNAMI	18026
BOUVIER	18028-39
BUONANNO	18017-29
CAVAGNARI	18042
COLONNA DI CESARÒ	18009-14
CORIS	18003
COTTAFAVI	18014
DE CESARE	18005
DI ROBILANT	18013
DI STEFANO	18023
D'ORIA	18024
FERRI GIACOMO	18018
FUMAROLA	18015-31
GIACOBONE	18006-27-29
GUICCIARDINI	18018
LIBERTINI PASQUALE	18018
MORPURGO	18011
NUVOLONI	18014
ORLANDO SALVATORE	18024
PANIÈ	18041
POZZI, <i>relatore</i>	18013-19
PRESIDENTE	18040-41-44
RATTONÈ	18043
ROMANIN-JACUR	18034
ROSSI EUGENIO	18009
RUBINI	18028-35-36
SACCHI, <i>ministro</i>	18003-04-05-06-09 18012-13-15-19-24-26-27-29-30-31-32-34-36-43-44
SAMOGGIA	18026
SANJUST	18011-22-30
Comunicazioni del Presidente (Telegrammi congratulatori di Assemblee estere)	17990
Disegni di legge (Presentazione):	
Provvedimenti a completamento per la costruzione di nuovi edifici della Facoltà medica nella regia Università di Roma e della nuova sede del Ministero dell'Interno (GIOLITTI)	18001
Conversione in legge del regio decreto col quale venne disposta la proroga del concorso governativo per il pareggio dei bilanci dei comuni del Mezzogiorno continentale e delle isole di Sicilia e di Sardegna (Id.)	18001
Conversione in legge del regio decreto per la sistemazione dei conti consuntivi dei comuni, delle provincie e delle istituzioni pubbliche di beneficenza che an-	

darono distrutti e smarriti in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908 (GIOLITTI)	Pag. 18002
Conversione in legge del regio decreto col quale è stato prorogato l'esercizio della facoltà accordata per i comuni danneggiati dal terremoto (Id.)	18002
Conversione in legge del regio decreto che applica dazi differenziali e generali alle merci provenienti dalla Turchia (europea e asiatica) (Id.)	18002
Conversione in legge del regio decreto relativo al divieto di compra e vendita nella Tripolitania e nella Cirenaica di terreni, di giardini, di cave, di miniere, di diritti di pesca, di acque per uso industriale od agricolo e simili, di cessione di diritti reali a tali be i inerenti, e di concessioni per l'esercizio di pubblici servizi e del regio decreto col quale, a modificazione del precedente, è concessa facoltà alle amministrazioni di Tripoli e di Bengasi di concedere l'esercizio dei più urgenti servizi pubblici (Id.)	18002
Interrogazioni:	
Riscossione delle imposte (CARCANO): CIMATI, <i>sottosegretario di Stato (R.S.)</i>	17991
Brigadiere dei reali carabinieri (FOVINI): SPINGARDI, <i>ministro (R.S.)</i>	17991
Comunicazioni ferroviarie (Brescia-Milano) (Da Como): DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R.S.)</i>	17992
Opere pubbliche nella Libia (CHIMIENTI): DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R.S.)</i>	17992
Linea Benevento-Campobasso (CANNAINA): DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R.S.)</i>	17993
Cassette postali: BATTAGLIERI, <i>sottosegretario di Stato</i>	17993-94
BELTRAMI	17993
Linea Palermo-Trapani: D'ALI	17994
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato</i>	17991
Provvedimento di un vescovo: BUONANNO	17995
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	17994-95
GALLINI, <i>sottosegretario di Stato</i>	17995
Casse invalidi della marina mercantile: BETTOLO	17997-98
BERGAMASCO, <i>sottosegretario di Stato</i>	17996-97
PRESIDENTE	17998
Porto di Tripoli: BERGAMASCO, <i>sottosegretario di Stato</i>	17998
ORLANDO SALVATORE	17999

Provvedimenti per la costiera amalfitana:

CAPALDO, sottosegretario di Stato . . . Pag.	18000
DE CESARE	18000
DE SETA, sottosegretario di Stato	17999
PAVIA, sottosegretario di Stato	18000

Mozione (Lettura):

Commercio economico d'Italia (COLONNA DI CESARÒ)	18049
--	-------

Osservazioni e proposte:

Processo verbale:	
FERRI GIACOMO	17990
PRESIDENTE	17990
Lavori parlamentari	18049

Relazioni (Presentazione):

Decreti registrati con riserva (SCORCIARINI-COPPOLA)	18018
Aggregazione del comune di San Pietro in Guarano al mandamento di Cosenza (BERLINGIERI)	18018

Votazione segreta (Risultamento):

Costituzione di consorzi di custodia rurale nel Mezzogiorno e nella Sicilia	18046
Acquisto del fabbricato attualmente in uso della regia guardia di finanza in Cividale	18046
Aumento della spesa straordinaria consolidata del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari dal 1912-13 al 1920-21	18046

La seduta comincia alle 14.10.

CAMERINI, segretario, legge il processo verbale della tornata di ieri.

FERRI GIACOMO. Chiedo di parlare sul processo verbale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare sul processo verbale l'onorevole Giacomo Ferri.

FERRI GIACOMO. Ho chiesto di parlare sul processo verbale perchè sia dato atto dalla Camera al Paese che nella grande solenne manifestazione di ieri tutti e di tutti i partiti, nessuno escluso, partecipammo col cuore alla solenne manifestazione, di fronte al grave, doloroso fatto compiutosi, l'attentato al Re.

Chiedo che sia preso atto di tutto ciò, perchè una stampa che ebbe, ed ha, ragione di astio personale inqualificabile, ha osato affermare diversamente, associando al mio nome quello di altri miei colleghi correligionari, con l'evidente proposito di colpire me; parlo in particolare del « Giornale d'Italia » a causa dei fiaschi elettorali di San Giovanni in Persiceto.

PRESIDENTE. Lasciando da parte le questioni giornalistiche, pur ritenendo che i

giornali debbano essere sempre obbiettivi, (*Benissimo!*) l'asserzione dell'onorevole Giacomo Ferri risponde alla verità, quale è consacrata documentalmente nel verbale della seduta. (*Bravo!*)

FERRI GIACOMO. Ringrazio il Presidente.

PRESIDENTE. Preso atto delle osservazioni fatte, dichiaro approvato il processo verbale.

(*È approvato.*)

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di salute, gli onorevoli: Ruspoli, di giorni 15; Giuliani, di 12; e per ufficio pubblico: l'onorevole Daneo, di giorni 10.

(*Sono concessuti.*)

Congratulazione di Parlamenti esteri.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera i seguenti telegrammi pervenutemi.

Il primo è del Presidente del Reichstag tedesco, dott. Kaempf:

« Vivamente commosso per la notizia del criminoso attentato contro le LL. Maestà il Re e la Regina d'Italia, esprimo a lei, signor Presidente, e alla Camera dei deputati, in nome della Dieta dell'Impero tedesco, la mia sincera soddisfazione e gioia per lo scampato pericolo ». (*Vivissimi applausi.*)

A questo telegramma ho risposto:

« Dr. Kaempf »

Presidente del Reichstag germanico

« Mi rendo sicuro interprete del pensiero della Camera dei Deputati Italiana nell'esprimerle i più vivi ringraziamenti per la cordiale manifestazione del Reichstag, in occasione dell'esecrando attentato, la quale conferma la reciprocità dei sentimenti di simpatia tra i due popoli ».

(*Vive approvazioni.*)

Il secondo è del Presidente della Camera portoghese Aresta Branco:

« Ho l'onore di comunicare a V. E. che la Camera dei deputati della Repubblica portoghese, nel principio della sua seduta di oggi, ha deliberato un voto di congratulazione ai Sovrani di una nazione che il Portogallo stima per la identità della razza e per la comunanza dei sentimenti liberali ». (*Vivi applausi.*)

A questo telegramma ho risposto:

« *Aresta Branco, presidente della Camera dei Deputati del Portogallo.*

« Ringrazio, a nome della Camera Italiana, delle gentili attestazioni di codesta Assemblea, assicurando che tutti ricambiamo i sentimenti di affettuosa fratellanza ».

(*Vive approvazioni*).

La Camera sa che altri telegrammi di vari Consessi sono stati inviati direttamente al Governo, il quale ha provveduto a rispondere, esprimendo i nostri sentimenti. (*Approvazioni*).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. La Corte dei conti ha comunicato di aver ammesso a registrazione il decreto reale del 3 marzo 1912 che autorizza a favore del Ministero della guerra un nuovo credito di lire 20 milioni per le spese occorrenti alle truppe del corpo di spedizione in Tripolitania e Cirenaica.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Carcano « 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 ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Presso il Ministero erano allo studio taluni ritocchi da apportare eventualmente alla vigente legge sulla riscossione delle imposte dirette. Ma le esigenze dei lavori parlamentari, non avendo permesso che le progettate riforme acquistassero forza di legge abbastanza in tempo per potere adempiere convenientemente alle formalità necessarie al riappalto, si dovette desistere per ora dall'idea di concretare un progetto di legge sulla materia. Non è dato quindi pel momento di poter prendere in esame la opportunità di nuove norme legislative concernenti i rapporti tra l'esattore tesoriere e le aziende municipalizzate.

« Nell'eventualità peraltro che una qualche riforma legislativa, conciliabile con gli

appalti già conferiti, venisse in appresso ripresa in esame, non si mancherà certamente di tenere anche presente la convenienza di regolare con norme speciali anche i predetti rapporti.

« *Il sottosegretario di Stato*

« *CIMATI* ».

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della guerra annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Lovini « per conoscere come il Ministero intenda provvedere a rendere meno irrisorie le conseguenze della nuova legge 6 luglio 1911 per i 319 brigadieri dei reali carabinieri, che nel luglio 1911 si trovavano iscritti sui quadri d'avanzamento a maresciallo ».

RISPOSTA SCRITTA. — « I benefici che dalla legge su ricordata furono attribuiti ai brigadieri dei carabinieri reali, iscritti sul quadro d'avanzamento a maresciallo all'atto della promulgazione della legge stessa, non possono considerarsi irrisori.

« Anzitutto detti brigadieri ottennero la immediata promozione a maresciallo d'alloggio, promozione che sotto l'impero della precedente legge non avrebbero potuto conseguire se non a mano a mano che si fossero verificate vacanze nei posti d'organico del grado di maresciallo d'alloggio ordinario.

« E non può disconoscersi che una tale immediata promozione costituisca un reale vantaggio non solo morale, ma anche economico, nonostante che la legge in parola abbia stabilito per il grado di maresciallo d'alloggio un assegno alcun poco inferiore a quello che la vecchia legge portava per i marescialli d'alloggio ordinari, imperocchè, per effetto dell'anticipato avanzamento, essi hanno di fatto ricevuto, prima di quanto potessero sperare in costanza dell'antica legge, un sensibile miglioramento di soldo, in confronto di quello che avrebbero continuato a percepire nel grado di brigadiere.

« Oltre a ciò, essi potranno raggiungere gli altri gradi di sottufficiale con una rapidità di gran lunga superiore a quella consentita agli altri brigadieri. Ed invero, mentre per le disposizioni portate dalla nuova legge, ai gradi di maresciallo capo e di maresciallo maggiore non si può ascendere se non dopo una permanenza di almeno 4 anni rispettivamente nei gradi di maresciallo di alloggio e di maresciallo capo; in forza delle disposizioni transitorie, i predetti brigadieri, invece, hanno assicurato, alla condizione della semplice idoneità, anche il

vantaggio di conseguire il grado superiore, dopo un solo anno dalla nomina a maresciallo d'alloggio, se abbiano ricoperto per otto o più anni il grado di brigadiere; ed in seguito, ancora dopo un solo anno, la promozione a marescialli maggiori, tosto che abbiano compiuto i 12 anni di permanenza complessiva nei gradi di brigadiere, maresciallo d'alloggio e maresciallo capo.

« E tale duplice vantaggio va ritenuto veramente rilevante, in quanto, oltre ad essere abbreviato di almeno sei anni, il periodo di tempo minimo per giungere alla sommità della gerarchia dei sottufficiali, è garantita ai già brigadieri di cui trattasi la possibilità di pervenirvi sulla semplice dichiarazione di idoneità, laddove in via normale per la nomina a marescialli maggiori, saranno prescritte selezioni assai accurate, in base ad esami speciali.

« È bensì vero che, con l'entrata in vigore della legge 6 luglio 1911, i marescialli d'alloggio ordinari hanno avuto un largo beneficio, specie i meno anziani, per essere stati passati d'un tratto al grado di marescialli maggiori; ma ciò fu necessario sanare con apposita disposizione transitoria, perchè, essendo il maresciallo d'alloggio il grado più alto dell'antica gerarchia dei sottufficiali dei carabinieri reali, non sarebbe stato nè equo, nè opportuno, per ovvie ragioni morali, assegnare ad essi, nella gerarchia nuova, un grado ed una posizione che non fossero corrispondenti al grado già prima posseduto. Giova, invero, ricordare che, mentre per la nuova legge i marescialli capi ed i marescialli maggiori rappresentano due gradi distinti, l'uno all'altro gerarchicamente inferiore ed entrambi più elevati del grado di maresciallo d'alloggio, secondo la vecchia legge invece uno solo era il grado di maresciallo: quello cioè di maresciallo d'alloggio, e gli altri due non erano che delle cariche speciali, in numero limitatissimo, conferite con norme particolari.

« Per una siffatta innovazione, ai brigadieri di cui è parola non potè essere assegnato, nell'applicazione della nuova legge, che il grado di maresciallo d'alloggio, perchè mancava ad essi la voluta anzianità di servizio per ottenere altro dei gradi maggiori, nè, d'altronde, era il caso di consentire loro scavalcamenti di gradi intermedi, in opposizione ai principi di massima che informano ogni legge d'avanzamento nell'esercito.

« Il ministro
« SPINGARDI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Da Como: « se non creda che si debba provvedere in modo che, col prossimo orario, un capoluogo popoloso ed importante come Lonato, abbia ancora a trovarsi per quasi sette ore senza alcun treno che conduca a Brescia e a Milano ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Nel progetto di orario estivo, ora in corso di studio, l'amministrazione ferroviaria terrà presenti, per vedere di assecondarle in quanto sia possibile, le domande di Lonato, rivolte allo scopo di avere buone comunicazioni con Brescia e con Milano senza un intervallo troppo lungo fra due treni successivi.

« Il sottosegretario di Stato
« DE SETA. »

Lo stesso onorevole sotto segretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di avere data risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Chimienti « per sapere se non sia possibile occupare nei lavori pubblici da eseguirsi nella Libia quei molti operai italiani, attualmente rifugiatisi, senza lavoro, in Alessandria di Egitto e Cairo, operai pratici di lavori portuali e ferroviari per aver lavorato per le ferrovie e per le opere di irrigazione in Asia Minore, senza importare dall'Italia nuova mano d'opera, come pare abbia fatto qualche impresa di lavori in Tripolitania. »

RISPOSTA SCRITTA. — « All'esecuzione delle opere pubbliche autorizzate in Libia si è finora provveduto col sistema degli appalti ad imprese private, alle quali, come di regola, è riservata piena libertà di criteri e di azione nella scelta delle maestranze operaie di loro fiducia. Quanto ai lavori ferroviari si fa rilevare che quelli che si svolgono attualmente in brevi tratti in vicinanza di Tripoli non richiedono molta mano d'opera. La sede stradale non presenta difficoltà e viene preparata dall'autorità militare. Per la posa del binario e per altre prestazioni occorrono operai specialisti che all'uopo si sono dislocati appositamente dall'Italia ed in numero limitato.

« Si fa tuttavia riserva di esaminare se possa procurarsi occupazione in altro modo agli operai di cui si interessa l'onorevole interrogante. »

« Il sottosegretario di Stato
« DE SETA »

PRESIDENTE. Lo stesso onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annunzia di aver dato risposta scritta all'interrogazione dell'onorevole Cannavina, « per sapere se e quando intenda provvedere al prolungamento del binario tronco della stazione di Baranello lungo la linea Benevento-Campobasso, prolungamento reso indispensabile dall'aumentato traffico locale e già da tempo reclamato ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Il lavoro che forma oggetto della presente interrogazione appartiene a quella categoria di provvedimenti che è precipuo interesse dell'amministrazione ferroviaria di sollecitare quando le esigenze del servizio lo richiedono.

« L'amministrazione ha effettivamente riconosciuta la necessità di prolungare il binario tronco della stazione di Baranello ed è suo proposito di darvi esecuzione. Ma poichè il complesso delle opere grandi e piccole, che occorrono su tutta la rete ferroviaria, deve graduarsi in relazione ai fondi forniti dal Tesoro per le spese patrimoniali e in relazione alla rispettiva urgenza, così il provvedimento in parola non ha potuto finora tradursi in atto, essendosi dovuto dare la precedenza ad altri lavori di maggiore necessità.

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

PRESIDENTE. La prima interrogazione inscritta nell'ordine del giorno d'oggi è dell'onorevole Beltrami al ministro delle poste e dei telegrafi « per sapere quali provvedimenti intenda adottare per evitare una buona volta i continui gravi inconvenienti coi quali funzionano le cassette postali, la loro vuotatura ed il trasporto della corrispondenza nella città di Milano ».

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

BATTAGLIERI, sottosegretario di Stato per le poste e pei telegrafi. L'onorevole Beltrami desidera conoscere i provvedimenti diretti ad evitare gli inconvenienti verificatisi nel funzionamento delle cassette postali e nel trasporto della corrispondenza in Milano.

Posso dargli risposte che spero saranno soddisfacenti.

Le cassette adottate per Milano, Torino, Firenze, Roma e Napoli sono del modello *Jovine* adottato in seguito a concorso.

Avendo esse presentato qualche difetto

di funzionamento, si provvede alle necessarie riparazioni.

Essendo però queste riuscite, per Milano, non rispondenti al bisogno, si è dato incarico a quella Direzione superiore di far proposte concrete per addivenire alle riparazioni riconosciute più urgenti ed è stata interessata la ditta *Jovine* a presentare un preventivo di radicali modificazioni a sifatto materiale d'accordo con l'ufficio dei collaudi annesso all'Istituto superiore postelegrafico.

Circa al trasporto delle corrispondenze posso dichiarare all'onorevole Beltrami che col 1° aprile prossimo andrà in vigore il contratto col nuovo concessionario: sarà allora messo in servizio materiale nuovo e si aumenterà il numero dei veicoli per modo che il servizio in generale verrà migliorato ed eseguito con maggiore regolarità.

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

BELTRAMI. Mi dichiaro soddisfatto in parte per quanto riguarda i provvedimenti presi in merito al nuovo sistema delle cassette. Ma, indipendentemente da ciò, quel che preoccupa è il fatto, che, se si guasta il piano di vuotatura di una cassetta, questa rimane aperta per due o tre giorni, e chi va ad impostare vede cadere a terra le lettere.

Se si sa che le cassette funzionano malamente, ragione di più per adottare una sorveglianza speciale, affinché in casi simili si ripari subito l'inconveniente. Un altro inconveniente grave, il quale è causa delle continue critiche del pubblico, è che per la posta di città, mentre vi sono cassette speciali le quali vengono vuotate ogni due ore soltanto di giorno, il pubblico vi introduce inavvertitamente la corrispondenza anche di sera e vi rimane sino al giorno dopo con grave danno per la celebrità del servizio.

Riguardo al trasporto, l'onorevole sottosegretario di Stato ha accennato ad un nuovo appalto. Sta tutto bene, ma quel che dobbiamo deplorare è il trasporto, che tutti a Milano conoscono, fatto con ronzianti. (*Si ride*).

BATTAGLIERI, sottosegretario di Stato per le poste e pei telegrafi. Sarà cambiato il materiale.

BELTRAMI. Vorrei poi sapere per quale ragione nel nuovo contratto è stata introdotta la clausola che per tre anni non si potrà introdurre il servizio con automobili.

Io vorrei ancora domandare notizie della posta pneumatica in Milano. Sappiamo che vi sono stati esperimenti...

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per le poste e pei telegrafi*. Presenti una interrogazione apposita ed io risponderò.

BELTRAMI. Nonostante gli esperimenti, pare che non potremo avere, per un anno e mezzo ancora, il funzionamento della posta pneumatica in Milano, perchè per ragioni, non so se camorristiche, od altre... (*Rumori*) si è voluto servirsi di una ditta la quale non era specializzata in quel genere di lavori, cosicchè oggi a Milano la posta pneumatica è costruita, ma non funziona, e forse non funzionerà per molto tempo.

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per le poste e pei telegrafi*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per le poste e pei telegrafi*. Mi duole di dover riparlare, ma non posso lasciar passare senza risposta le parole dell'onorevole Beltrami.

Gli dichiaro anzitutto che quando vorrò interrogarmi sul ritardo nell'impianto della posta pneumatica, e me lo dirà nella sua interrogazione, potrò venire a spiegare alla Camera quali sono le ragioni di questo ritardo.

Quando poi l'onorevole Beltrami, con un sistema sul quale preferisco non esprimere apprezzamenti, avendo interrogato su tutt'altro argomento, viene a lanciare l'accusa di manovre camorristiche, rispondo che, se pure la sua parola corrispose al suo pensiero, non posso che deplorare energicamente l'accusa, la quale ho il pieno diritto di respingere e che non tocca affatto quest'Amministrazione.

BELTRAMI. Ho raccolto una voce che è generale in Milano! (*Rumori*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole D'Alì, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere quando vorrò coordinare l'orario ferroviario della linea Palermo-Trapani col cambiato orario del servizio di navigazione Palermo-Napoli ».

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

DE SETA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. A seguito della requisizione dei piroscafi delle ferrovie di Stato da parte del Ministero della marina, è avvenuto effettivamente l'inconveniente lamentato dall'onorevole D'Alì, che, cioè, il

treno che parte da Trapani non trova la coincidenza a Palermo.

Ad ovviare tale inconveniente e fino a quando i piroscafi delle ferrovie di Stato rimarranno alla marina, si è stabilita l'istituzione, col primo di aprile, di un nuovo treno che partendo da Trapani alle 12.30 arrivi a Palermo alle 18.25, in modo da permettere ai viaggiatori di usufruire del piroscafo postale che va a Napoli.

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

D'ALÌ. Questo provvedimento, mi permetta di dirglielo l'onorevole sottosegretario di Stato, poteva giungere più gradito a quelle popolazioni se fosse stato preso prima. Ad ogni modo confido nella promessa che, col primo d'aprile, verrà istituito questo nuovo treno, e dichiarandomi soddisfatto, ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della risposta datami.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Buonanno, ai ministri dell'interno e di grazia e giustizia e culti, « per sapere quali provvedimenti intendano di adottare nei riguardi del vescovo di Ferentino, che, contrariamente alle vigenti leggi dello Stato sulle Opere pie, pretende di rivendicare a sè la nomina del priore della Confraternita della Morte ed Orazione di Giuliano di Roma ».

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

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Per ragioni di competenza ed anche di giurisdizione, debbo affidare le sorti del vescovo di Ferentino nelle mani del mio collega della grazia e giustizia e culti (*Si ride*), rispetto a quegli eventuali provvedimenti che crederà di assumere per i fatti dei quali si duole l'onorevole Buonanno.

Per conto mio, debbo riconoscere lealmente come, in seguito a divergenze sorte tra il priore delle confraternite di cui si occupa l'onorevole Buonanno e l'amministrazione della confraternita stessa, il vescovo di Ferentino, con un *motu proprio*, che io non voglio discutere, destituì senz'altro il priore ed incaricò il vicario foraneo di convocare l'amministrazione della confraternita per provvedere, come ha poi provveduto, alla nomina di un altro priore.

Il vecchio priore ha ricorso all'autorità competente, ed il sottoprefetto di Frosinone giustamente ha riconosciuto l'attendibilità del reclamo, ed ha dato ordine al vecchio priore perchè non consegnasse nelle

mani di chicchessia, e tanto meno del nuovo priore, gli atti, i conti, i documenti inerenti alla sua funzione.

Questo ha fatto in ossequio a precise disposizioni che il Ministero dell'interno ha emanato a tutti i prefetti con circolare, disposizioni che traggono la loro origine in decisioni ormai divenute irrevocabili del Consiglio di Stato a sezioni riunite, che suonano in questi brevi termini: « si devono applicare a tutte indistintamente le confraternite esistenti nel Regno, anche di mero culto, le disposizioni della legge 17 giugno 1890 sulle istituzioni pubbliche di beneficenza; e per conseguenza i sodalizi detti devono dipendere dall'autorità civile, e specialmente dal Ministero dell'interno. L'ingerenza dell'autorità ecclesiastica deve limitarsi alla parte veramente spirituale e religiosa ».

Io però debbo coscienziosamente dichiarare all'onorevole interrogante che il vescovo di Ferentino deve aver capito il latino... (*ilarità*) in quanto che il nuovo priore non pare abbia preso possesso della sua carica; e funziona ancor oggi come ieri il vecchio priore di cui si è occupato l'onorevole interrogante.

PRESIDENTE. Spetta di parlare all'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e culti.

GALLINI, sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e i culti. Per quanto riguarda il Ministero della grazia e giustizia e culti è necessario esaminare le tavole di fondazione e gli statuti, per vedere se e quali diritti possa avere sulla nomina il vescovo di Ferentino.

Il Ministero ha richiesto questi documenti, ma non gli sono pervenuti ancora. Quindi non sono in condizione di rispondere oggi alla questione, dirò così, di diritto; ma qualora il collega onorevole Buonanno voglia una risposta, abbia la cortesia di richiederla al Ministero o di rinnovarla tra qualche tempo, ed io risponderò.

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

BUONANNO. Ringrazio gli onorevoli sottosegretari di Stato per le cortesi loro risposte. In linea di fatto l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha perfettamente ragione in quanto che l'autorità tutoria, annullando questa specie di *motu proprio* del vescovo di Ferentino, ha riconosciuto che la nomina del priore spetta alla Confraternita e nessuna ingerenza deve a-

vervi l'autorità ecclesiastica ai termini della legge del 1890.

Però è avvenuto un fatto abbastanza curioso. Il priore legalmente riconosciuto non può funzionare; e ciò, mi permetto affermarlo, con la complicità assoluta dell'autorità prefettizia o per dir meglio della sotto autorità prefettizia di Frosinone.

Ogni qualvolta la Confraternita deve funzionare, ad istanza del vicario foraneo, si reca a Giuliano di Roma un delegato di pubblica sicurezza (ultimamente il delegato di Veroli)... forse a dar man forte al priore legalmente riconosciuto? Neanche per sogno! Pone marzionalmente otto carabinieri alla porta della Confraternita, e minaccia il vecchio priore di arresto se non si ritira!... (*ilarità*). Ora, l'incidente è, se vogliamo, anche esilarante, ma io mi sono permesso di richiamare su di esso l'attenzione del Governo perchè questo piccolo incidente, secondo me, involge un alto problema di politica ecclesiastica.

La legge, è inutile dirlo, dev'essere uguale per tutti; anche per il vescovo di Ferentino!... Ora, io non vorrei che l'acquiescenza da parte del sottoprefetto di Frosinone, trattandosi di un piccolo paese di montagna più presso al cielo e lontan dalla terra, come canta l'Amica di Mascagni, si dovesse applicare la legge in partita doppia. (*ilarità*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FALCIONI, sottosegretario di Stato per l'interno. Io avevo dato a lei, onorevole Buonanno, una risposta così esauriente che non potevo neanche lontanamente immaginare che ella non si dichiarasse soddisfatto. Sa quale è la ragione vera per la quale il Ministero ha creduto di inviare nella località contrastata un funzionario? perchè appunto vi erano divergenze, attriti continui, e nell'interesse del servizio pubblico, nell'interesse interno della Confraternita ha creduto che l'opera di un funzionario avrebbe portato quegli effetti che il Ministero si riprometteva e che giustamente ha ottenuti! Ma nessun intendimento da parte nostra di favorire gli uni a danno di altri; sibbene di fare ossequio a quel sentimento di giustizia che deve essere al di sopra di tutte le nostre aspirazioni.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Bettòlo, Canepa, Astengo, Celesia, Agnesi, D'Oria, al ministro della marina « per sapere che cosa siasi fatto in ottemperanza al disposto della legge 18 lu-

glio 1911, n. 766, con cui prorogavasi al 1° marzo 1912 il termine previsto dalla legge 13 giugno 1910, n. 306, per la presentazione al Parlamento delle proposte di riordinamento delle Casse invalidi della marina mercantile in corrispondenza dei bisogni e delle condizioni economiche della gente di mare ».

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

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Onorevole Presidente, vi è un'altra interrogazione sullo stesso oggetto, degli onorevoli Di Stefano ed altri colleghi...

PRESIDENTE. Non si può riunirle. Le interrogazioni debbono seguire il loro corso, separatamente.

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Sta bene. Risponderò dunque alla interrogazione di oggi.

L'onorevole Bettolo ed altri colleghi interrogano il ministro della marina per sapere che cosa siasi fatto rispetto al riordinamento delle Casse invalidi per la gente di mare.

Per riuscire a questo riordinamento delle Casse invalidi due lavori di gran mole occorreva, in via preliminare, che fossero compiuti: primo, il lavoro del censimento della gente di mare; secondo, la formazione dei bilanci tecnici delle Casse invalidi.

In quanto al censimento della gente di mare, non starò a dimostrare alla Camera una cosa che è di tutta evidenza, cioè, quanto sia lungo e difficile il lavoro del censimento di un personale che, per necessità del suo mestiere, è nomade, come appunto è la gente di mare.

Ad ogni modo il censimento fu condotto a termine in modo completo.

Siamo ora nel periodo dello studio dei bilanci tecnici. Io credo che non potrei meglio illuminare la Camera sullo svolgimento di questi lavori, se non leggendo una lettera che l'egregio direttore della Cassa nazionale di previdenza, alla quale è affidata la formazione dei bilanci tecnici, mi scriveva in data 17 febbraio scorso, rispondendo alle insistenze mie per la intensificazione dei lavori:

« I lavori preparatorii per i bilanci tecnici delle Casse invalidi della marina mercantile furono iniziati da questo Istituto verso la metà di ottobre scorso, appena cioè si ebbero in consegna le schede del censimento.

« La Cassa si accinse subito alle classificazioni fondamentali, che furono condotte vigorosamente innanzi, nonostante molteplici difficoltà sorgenti e dal modo stesso come si attua la matricolazione e soprattutto la cancellazione dalle matricole, e dai criteri diversi coi quali furono interpretate le istruzioni per la compilazione delle schede dei vari Compartimenti; specialmente per quanto si riferisce al servizio prestato nel Corpo reali equipaggi.

« Il numero delle schede che formano oggetto dell'esame è di 207,652 oltre circa 17,000 di marinai godenti assegni continuativi, e questo numero è già un indice sufficiente della mole del lavoro.

« Le schede, per le quali si sono dovute richiedere informazioni complementari alle Capitanerie, essendo risultate incomplete o manifestamente errate, sono in numero di parecchie migliaia.

« La parte introduttiva statistica dei bilanci tecnici è risultata perciò assai più laboriosa di quanto in principio non fosse dato di prevedere.

« Il desiderio di condurre sollecitamente a termine il lavoro non esonerava questo Istituto dal dovere di accertarsi della attendibilità dei risultati statistici che si andavano raccogliendo dal censimento, e per tale motivo si son dovute fare indagini speciali sopra le matricole di almeno uno dei compartimenti, quello di Civitavecchia.

« Queste indicazioni, che la Cassa ha potuto fare mercè l'appoggio della Eccellenza Vostra, sono riuscite utilissime.

« I lavori sono ora al punto che si potranno ormai ricavare, con ancora due o tre mesi di lavoro, le leggi demografiche di mortalità ed invalidità relative alla classe marinara, ed accertarne la attendibilità in base al raffronto tra i risultati di procedimenti diversi; e si potrà sicuramente in un tempo anche minore ricavare la legge della navigazione.

« Compiuta questa parte introduttiva statistica, resterà la sola determinazione delle riserve matematiche, lavoro che, per quanto di grande mole per la laboriosità dei conteggi, non presenta difficoltà, e potrà quindi essere condotto innanzi con la maggiore sollecitudine; così spero di riguadagnare, almeno in parte, quel tempo che nella parte statistica, per le difficoltà accennate, si è dovuto aggiungere al preventivato.

« Tutto sommato, confido che i bilanci possano essere ultimati alla fine di quest'anno ».

Così stando le cose, spero che l'onorevole interrogante vorrà tener conto del tempo che occorre per compiere questi lavori, per loro natura, di gran mole e prendere atto che il Ministero della marina ha tutta la buona volontà di far progredire i lavori per giungere una buona volta alla sistemazione definitiva delle Casse invalidi della gente di mare.

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

BETTOLO. Prendo atto delle informazioni datemi dall'onorevole sottosegretario di Stato e, nel ringraziarlo, potrei anche dichiararmi soddisfatto se egli avesse risposto più esaurientemente alla mia interrogazione. Poichè con essa io miravo, non tanto ad avere informazioni sul censimento e sui bilanci tecnici delle Casse degli invalidi, elementi che già conoscevo, quanto a conoscere i criteri con i quali si vuol procedere al riordinamento delle Casse stesse.

Sono molti anni che si agita questa vesata questione, che interessa la nostra gente di mare.

Con la legge del 1908 il Governo prese il formale impegno di provvedere al riordinamento delle Casse invalidi; ma, dopo quattro anni, siamo ancora, si può dire, al punto di partenza; ed io non comprendo la ragione per la quale sia necessario conoscere i bilanci tecnici per procedere alla organizzazione di tali istituti: i due lavori debbono procedere contemporaneamente, poichè se si attende che sia finito l'uno per iniziare l'altro, dovranno passare non due o tre anni, ma forse un tempo indeterminato, prima di arrivare ad una soluzione definitiva.

Ma si noti che il riordinamento di cui si tratta è indipendente dai bilanci tecnici, perchè si possono fissare intanto quali contributi debbano concorrere alla formazione del patrimonio delle Casse; mentre la conoscenza dei bilanci tecnici servirà poi a determinare la misura delle pensioni.

Ecco perchè ho detto che mi ripromettevo dall'onorevole sottosegretario di Stato una risposta più esauriente.

Abbiamo in questi giorni una prova tangibile del contributo di forza che porta la marina mercantile, quando occorra l'opera sua, (*Bene!*) ma sembra invece che si voglia quasi evitare tutte le questioni che interessano la marina mercantile.

L'altro giorno è stata svolta una interrogazione circa il ritardo della discussione dei disegni di legge sulle linee sovvenzio-

nate e sulla marina libera: si rispose che non erano ancora state presentate le relazioni: ora io penso che come si discutono i bilanci sui disegni di legge ministeriali quando le relazioni non sono presentate a tempo, lo stesso dovrebbe farsi in questo caso, poichè dei ritardi imputabili alle Commissioni non devono soffrire i grandi interessi che involge la marina mercantile.

Confido quindi che il ministro della marina vorrà attendere con la maggiore sollecitudine al riordinamento delle Casse invalidi per la marina mercantile; si è provveduto e si è fatto bene, alla vecchiaia di tutte le classi lavoratrici; mentre la gente di mare aspetta ancora, ed aspetta da molti anni.

Ragioni di giustizia e di umanità richiedono che si provveda; ogni ulteriore indugio sarebbe un insulto alla miseria. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la marina. Ne ha facoltà.

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina.* Io mi attendevo una risposta ben diversa dall'onorevole Bettolo, poichè egli non aveva chiesto quali fossero i criteri con cui il Governo intende riordinare le Casse invalidi, bensì che cosa il Governo avesse fatto.

Ora io gli ho risposto che si è fatto il censimento della gente di mare, e che siamo a buon punto nel compilare i bilanci tecnici. E mi pare che se egli voleva interrogare sui criteri del Governo rispetto alla sistemazione delle Casse invalidi, doveva formulare in modo ben diverso l'interrogazione.

In ogni modo io fo una sola osservazione. L'onorevole Bettolo ha detto che da quattro o cinque anni si doveva preparare una legge di ordinamento per le Casse invalidi della marina mercantile.

Orbene, quanto si è finora fatto in questa materia, cioè, il censimento della gente di mare ed il resto, è tutto lavoro cominciato dopo il 1º aprile 1910; il che significa che se si è perduto del tempo, ciò è avvenuto in passato, poichè la legge che ordinò il censimento della gente di mare fu presentata dal Ministero Luzzatti, e da allora si è continuato a lavorare senza interruzione.

Quanto poi a credere che si possano organizzare e sistemare le Casse invalidi senza averne prima i bilanci tecnici io conservo il mio parere, riconoscendo che ciò è impossibile.

BETTOLO. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Indichi il suo fatto personale.

BETTOLO. L'onorevole sottosegretario di Stato per la marina ha mosso un biasimo indiretto a quelli che l'hanno preceduto, in quanto che egli ha detto che si è incominciato dal 1° aprile 1911 a fare il lavoro del censimento e dei bilanci tecnici.

Io mi permetto di rettificare questa sua affermazione, poichè sin dai tempi in cui io sedevo a quel banco ho sollecitato il ministro del tesoro perchè aumentasse i fondi per far procedere i lavori preparatori con la maggiore sollecitudine... o

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Quindi non era cominciato.

BETTOLO. Il ministro del tesoro, del tempo, aveva allo scopo, concesso 100 mila lire.

Del resto io confido che, nell'occasione in cui verrà discusso il progetto della nuova proroga, il Governo non mancherà di manifestare i criteri generali, ai quali intende di uniformare il riordinamento delle Casse invalidi.

DI STEFANO. Onorevole Presidente, anch'io ho presentato al ministro della marina una interrogazione sullo stesso argomento, e desidererei rispondere.

PRESIDENTE. La sua interrogazione non è iscritta nell'ordine del giorno di oggi. Ella, quindi, non può parlare.

DI STEFANO. Ma si tratta di un'interrogazione sullo stesso argomento. Potrebbe venir esaurita oggi.

PRESIDENTE. Il regolamento lo vieta. Quando verrà la volta della sua interrogazione, il Governo le risponderà, ed ella avrà, allora, diritto di parlare. (*Approvazioni*).

Segue l'interrogazione dell'onorevole Salvatore Orlando, al ministro della marina, « per conoscere i criteri che il Governo intende adottare pel funzionamento del porto di Tripoli di fronte alla necessità che dei nuovi mezzi di lavoro e di traffico, che dovranno sorgere in quel porto, possa valersi tutta la marina mercantile nazionale senza esclusioni ».

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

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Lo stato di guerra non ha sinora permesso di iniziare gli studi circa i criteri per risolvere il grave problema della sistemazione amministrativa della Li-

bia. Tuttavia si stanno già raccogliendo gli elementi che devono servire di base a questi studi.

Intanto si è disposto che qualsiasi concessione nel porto di Tripoli venga affidata al Ministero competente, che è il Ministero della marina.

Si è dovuto però, per ragioni di opportunità e di equità, ammettere alcune (pochissime d'altronde) concessioni fatte precedentemente; e posso assicurare l'onorevole Salvatore Orlando e tutti gli altri interroganti...

PRESIDENTE. No, onorevole sottosegretario di Stato; ora ella risponde soltanto all'onorevole Orlando. Le altre interrogazioni verranno alla loro volta. Il regolamento non consente la riunione delle interrogazioni; ed io non posso mutarlo. (*Bene!*)

La Camera è sempre stata gelosissima dell'osservanza del proprio regolamento; tanto che ogni modificazione ad esso è oggetto di studio per parte dell'apposita Commissione, e deve venir discussa ed approvata dall'Assemblea.

Non possiamo dunque mutare ora, all'improvviso, questo regolamento; ciò significherebbe offendere il diritto delle minoranze. (*Vive approvazioni*).

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Risponderò solo all'onorevole Orlando. Per le nuove concessioni non potendosi applicare le disposizioni che regolano questa materia in Italia, si dovranno attendere le norme legislative che disciplineranno le concessioni dei demani marittimi della Libia.

Ma per qualche concessione che è urgente, il Ministero della marina, in questa materia, adotta principi d'indole generale, cercando di conciliare gli usi locali con le necessità della guerra in corso e con l'inizio dei traffici marittimi che si svolgono in quella regione. Canone fondamentale però di tutte le concessioni che il Ministero della marina farà, è che le concessioni devono servire a scopo nazionale e non agli interessi di enti locali o di privati.

Per completare la risposta dirò all'onorevole Orlando, che la concessione, che, se non erro, ha dato origine alla sua interrogazione, e della quale è meglio parlare esplicitamente, la concessione cioè di un pontile nel porto di Tripoli al Consorzio del porto di Genova, fu regolata in modo da darle il carattere nazionale.

Posso assicurare la Camera che nell'atto

di concessione furono introdotte disposizioni per le quali il detto pontile servirà non ad un ente o ad un porto speciale, ma per tutte le navi di qualunque armatore, provenienti da qualunque porto d'Italia.

Leggerò tre articoli che chiariranno completamente la cosa:

« La concessione ha carattere assolutamente nazionale e cioè il pontile dovrà essere utilizzato da navi nazionali di qualsiasi provenienza per lo sbarco di merci pure di qualsiasi provenienza, nazionale o no. Dette navi dovranno quindi essere soggette ad un uguale trattamento.

« Trascorso un periodo di due mesi dalla attuazione dell'opera, le tariffe per lo sbarco e per l'imbarco dovranno essere approvate dal Ministero della marina, sentito il Consiglio della marina mercantile.

« Resta, bene inteso, salva la facoltà all'Amministrazione marittima d'accordare qualsiasi altra concessione di simile natura nel porto di Tripoli. »

Con ciò credo di avere completamente soddisfatto l'onorevole interrogante.

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

ORLANDO SALVATORE. Non posso che dichiararmi pienamente soddisfatto della risposta datami dall'onorevole sottosegretario di Stato per la marina, in quanto essa stabilisce nettamente che tutte le installazioni da farsi nel porto di Tripoli, come pontili ed opere relative, cioè tettoie e ferrovie, avranno carattere nazionale.

Sono lieto dell'iniziativa presa dal Consorzio autonomo del porto di Genova per la costruzione di un pontile nel porto di Tripoli, come sono lieto sempre di tutte le manifestazioni di questo ente che mirano allo sviluppo della nostra marina mercantile, perchè ciò prova l'efficacia di questo ordinamento portuario che io ho sempre sostenuto. Ma non posso non ricordare che la istituzione di Consorzi autonomi non è stata ancora concessa in Italia ad altri porti, i quali si trovano quindi nella impossibilità di esplicare quella attività che noi vediamo tutti i giorni manifestarsi a Genova.

E rilevo ancora che, oltre ad avere ottenuto questa concessione di pontili e di facilità e privilegi portuali, il Consorzio del porto autonomo di Genova ha potuto istituire delle linee, e che altre linee si potrebbero istituire se lo stesso privilegio si accordasse ad altri porti del Regno.

Ora, poichè in Italia vi è ancora questa sperequazione portuaria, era certamente prematuro di voler stabilire a Tripoli, dove il commercio deve ancora nascere, sistemi che avrebbero potuto condurre a privilegi interessanti il traffico marittimo e lo sviluppo commerciale di quel paese.

Mi dichiaro quindi pienamente soddisfatto delle dichiarazioni fatte dall'onorevole sottosegretario di Stato, e ne prendo atto, lieto di averle provocate.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole De Cesare ai ministri dei lavori pubblici, del tesoro e dell'agricoltura, industria e commercio « per sapere se deve ancora indugiare la pubblicazione del regolamento, per la esecuzione della legge 13 aprile 1911, n. 311, che provvede alle opere per la riparazione dei danni, verificatisi alla costiera amalfitana, pel nubifragio del 24 ottobre 1910, ove restarono danneggiati o distrutti boschi, ameni giardini, fabbricati rustici ed urbani, opere pubbliche e private, strade provinciali e comunali; se credano che le poche opere disposte e poi in alcuni luoghi sospese, sieno opportune e proporzionate alla entità dei danni avvenuti; e se debbasi ancora deplorare il ristabilimento della viabilità con opere definitive ».

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

DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. In applicazione della legge 13 aprile 1911 sono in corso di esecuzione in provincia di Salerno lavori per la sistemazione idraulico-montana nonchè per il consolidamento di frane e valloni. Questi lavori importano 840 mila lire di spesa. Sono in corso di studio e tra breve saranno approvati i progetti definitivi di altri lavori per lire 41 mila, coi quali si esaurirà il programma dei lavori idraulici.

Il progetto per la sistemazione montana del fiume Calore si sta compilando d'intesa tra l'amministrazione forestale ed il Genio civile e l'importo si prevede in lire 345 mila. Infine, per quanto riguarda il rimboschimento e il consolidamento dei bacini montani nella costiera amalfitana, l'amministrazione forestale ha già iniziato gli studi per i relativi progetti che importeranno una spesa di 85 mila lire. Queste sono le notizie che posso dare all'onorevole De Cesare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per il tesoro.

PAVIA, *sottosegretario di Stato per il tesoro*. Per quanto riguarda il Ministero del tesoro la risposta è breve. L'interrogazione si divide in due parti.

Anzitutto l'onorevole De Cesare chiede se fu pubblicato il regolamento per l'esecuzione della legge 13 aprile 1911. A questo proposito gli darò una risposta che spero lo renderà soddisfatto: il regolamento per quanto riguarda i mutui dei privati è stato approvato il 7 marzo ultimo scorso e verrà prossimamente pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*.

L'onorevole De Cesare chiede poi se vogliamo fare opere nuove. Ora egli ha udito dall'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici che si sono eseguiti degli studi, udrà fra poco dall'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura che sono in corso quelli per il rimboschimento; quando questi studi e progetti saranno compiuti, il Ministero del tesoro li esaminerà. Fino da ora però debbo fare le più ampie riserve circa l'eventualità di nuovi stanziamenti oltre quelli previsti dalla legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di rispondere l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio.

CAPALDO, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Io ho poco da aggiungere a quello che hanno detto gli onorevoli sottosegretari di Stato per i lavori pubblici e per il tesoro. Il regolamento (della cui ritardata pubblicazione si lamentava l'onorevole De Cesare) è stato firmato da S. M. il Re, il 7 marzo scorso, e sarà fra giorni pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale*.

Il Ministero di agricoltura, industria e commercio provvede per la parte che lo riguarda all'esecuzione della legge 13 aprile 1911 circa i mutui ai danneggiati dal nubifragio del 24 ottobre 1910, benchè la relativa somma sia stanziata nel bilancio del Ministero del tesoro; provvederà per la parte che è di sua competenza, mano mano che le domande verranno presentate a norma del regolamento testè pubblicato. In quanto poi alla sistemazione del bacino del Calore ed al rimboschimento dei bacini montani della costa amalfitana, si è già preventivata, come ha detto l'onorevole De Seta, una spesa di oltre 420,000 lire. I relativi progetti sono in corso di studio, e vi attendono il Genio civile e l'Amministrazione forestale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare

l'onorevole De Cesare per dichiarare se sia soddisfatto.

Credo che sarà soddisfatto, perchè gli ha risposto tutto il Governo! (*ilarità*).

DE CESARE. Non posso dichiararmi soddisfatto, benchè abbia obbligato a rispondermi tre sottosegretari di Stato. Le loro risposte non mi sembrano corrispondenti alla mia interrogazione. Difatti, per quanto riguarda la pubblicazione del regolamento, del cui ritardo io mi sono doluto, bisogna guardare un po' alla data in cui esso viene pubblicato.

Da tempo ho fatto le più vive insistenze per la pubblicazione di esso ed ora finalmente, dopo l'approvazione del Consiglio dei ministri, si è venuti alla firma del decreto reale che lo pubblica. Sicchè la pubblicazione di questo regolamento è stata provocata da una mia interrogazione. È dal 13 aprile 1911, da un anno circa, che io batto su questo concetto, senza alcun risultato, con la più grave rampogna da parte dei danneggiati di quella regione, che si trovano in una condizione abbastanza deplorabile, in quanto che la costiera di Amalfi è la regione per la quale non si è fatto quanto si doveva per riparare ai gravi danni cagionati dal nubifragio.

Per quanto riguarda la seconda parte, quella di cui ha parlato testè l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, devo osservare che noi oggi ci troviamo nella stessa condizione in cui ci trovavamo il 28 giugno 1911, quando presentai la mia interrogazione, rivolta a tutti e tre gli onorevoli sottosegretari di Stato del tesoro, dei lavori pubblici e dell'agricoltura, industria e commercio. Io allora reclamavo che nel disporre questi lavori si fosse pensato a coordinarli, in modo che essi non si fossero fatti saltuariamente, ma in corrispondenza ai diversi danni che si erano verificati.

E reclamavo perchè si fossero stanziati le somme occorrenti per questi lavori. Tutt'ora la povera regione amalfitana è sconvolta per i danni causati dal nubifragio del 24 ottobre 1910. Per la riparazione dei danni di cui è parola nella lettera a) dell'articolo 2 della succitata legge, si è incompletamente provveduto con opere provvisorie, quali lo sgombrò di materiale franato, l'abbattimento ed il puntellamento delle case franate, e con i lavori più urgenti d'interesse tanto comunale che provinciale, ma in quanto alle opere definitive, siamo allo stato primordiale.

Come i danni sono rimasti quali erano, così non si è ancora disposta l'esecuzione di queste opere, o si eseguono saltuariamente e senza quella tale coordinazione di cui facevo parola nella mia interrogazione poc' anzi ricordata.

Nella lettera b) dell'articolo 2 si autorizza la spesa di due milioni a carico dello Stato per la sistemazione montana idraulica e forestale dei torrenti Cetara, Erchie, Reginna Major, Reginna Minor e Dragoni, sistemazione in via di esecuzione per i soli torrenti Cetara ed Erchie ed ora sospesa per mancanza di fondi e non in conformità di quanto desidera quella popolazione, che non si vuole accontentare con l'intera copertura del torrente, pel qual fatto la vita amministrativa è paralizzata, essendo, dopo le dimissioni date da quel Consiglio comunale, riuscite deserte le nuove elezioni!

Pel torrente Canneto di Amalfi non si è fatto nulla. Soltanto si è provveduto al consolidamento di alcune frane, per le quali poi si sono sospesi i lavori, per mancanza di fondi e nulla addirittura si è fatto, anche per la mancanza di fondi, per tutti gli altri torrenti su menzionati.

Ora, per procedere a tutti questi lavori, lo stanziamento di due milioni è insufficiente. Infatti troviamo...

PRESIDENTE. Onorevole De Cesare, la prego di concludere. Ella avrebbe potuto presentare un'interpellanza.

DE CESARE. In due minuti avrò finito.

PRESIDENTE. Ella parla già da sei minuti!

DE CESARE. La somma disposta nella lettera b) del detto articolo 2° di due milioni è insufficiente: perchè, soltanto per lavori di competenza del Genio civile, occorrono altre 889,000 lire; per quelli di competenza del Ministero di agricoltura occorrono altre 85,000 lire; in tutto, 974,000.

Ora calcolando che dei due milioni, lire 700,000, sono state assegnate alla provincia di Napoli, e che 600,000 sono state assegnate alla bonifica della Valle del Calore, si vede che non restano che 700,000 lire che furono già spese, mentre per addivenire all'esecuzione di lavori necessarii è necessaria la somma suddetta di lire 974,000 che occorre autorizzare e stanziare giusta il progetto inviato al Ministero dei lavori pubblici dal Genio civile di Salerno.

Ora, nel mio collegio, si sbraita contro di me. (*ilarità*). E poichè io ho fatto più del mio dovere, e con vero intelletto d'amore, si deve ormai ammettere che ad altri,

e non a me, si deve attribuire la mancanza dei provvedimenti, che l'entità del caso richiedeva.

La Camera deve considerare che la disgraziata costiera di Amalfi fu assai duramente colpita dal nubifragio o meglio cataclisma del 24 ottobre 1910, che sconvolse tutta la regione. Ed io spero che non si dovrà, nè si potrà restare sordi ed impassibili da parte dei vari Ministeri competenti di fronte alle giuste domande di quelle popolazioni; e che una buona volta si vorrà porre riparo ai gravissimi danni, disponendo gli opportuni stanziamenti, secondo le esigenze del caso. (*Bravo! — Commenti*).

PRESIDENTE. Essendo trascorsi cinquanta minuti, anzichè quaranta, per svolgere sei interrogazioni soltanto, le altre che seguono, sono rimesse a domani.

Votazione segreta.

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

Costituzione di consorzi di custodia rurale nel Mezzogiorno e nella Sicilia;

Acquisto del fabbricato attualmente in uso nella regia Guardia di finanza in Cividale;

Aumento della spesa straordinaria consolidata del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari dal 1912-13 al 1920-1921.

Si faccia la chiama.

CAMERINI, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasceremo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno.

Presentazione di disegni di legge.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Provvedimenti a completamento della legge 18 luglio 1911, n. 836, per la costruzione di nuovi edifici della Facoltà medica nella regia Università di Roma e della nuova sede del Ministero dell'interno;

Conversione in legge del regio decreto 24 dicembre 1911, n. 1484, col quale venne disposta la proroga per l'anno 1912 del concorso governativo previsto dagli articoli 5 della legge 24 marzo 1907, n. 116, e 6 della legge 14 luglio 1907, n. 538, a pareggio dei

bilanci dei comuni del Mezzogiorno continentale e delle isole di Sicilia e di Sardegna nella misura determinata dall'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 442;

Conversione in legge del regio decreto 14 dicembre 1911, n. 1461, emanato a norma dell'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 e della legge 6 luglio 1911, n. 722 concernente disposizioni per la sistemazione dei conti consuntivi dei comuni, delle provincie e delle istituzioni pubbliche di beneficenza che andarono distrutti e smarriti in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908;

Conversione in legge del regio decreto 21 dicembre 1911, n. 1395 col quale è stato prorogato fino al 1° luglio 1912 l'esercizio della facoltà accordata con l'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 per i comuni danneggiati dal terremoto;

Conversione in legge del regio decreto 26 novembre 1911, n. 1246 che applica dazi differenziali e generali alle merci provenienti dalla Turchia (europea e asiatica);

Conversione in legge del regio decreto 20 novembre 1911, n. 1248, relativo al divieto di compra-vendita nella Tripolitania e nella Cirenaica di terreni, di giardini, di cave, di miniere, di diritti di pesca di acque per uso industriale od agricolo e simili, di cessione di diritti reali a tali beni inerenti, e di concessioni per l'esercizio di pubblici servizi; e del regio decreto 26 gennaio 1912, n. 45, col quale, a modificazione del precedente, è concessa facoltà alle Amministrazioni di Tripoli e di Bengasi di concedere l'esercizio dei più urgenti servizi pubblici.

Chiedo che i primi quattro disegni di legge siano inviati alla Giunta generale del bilancio, il quinto alla Commissione per l'esame dei trattati e delle tariffe doganali, e l'ultimo agli Uffici.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole presidente del Consiglio della presentazione dei seguenti disegni di legge:

Provvedimenti a completamento della legge 18 luglio 1911, n. 836, per la costruzione di nuovi edifici della Facoltà medica nella regia Università di Roma e della nuova sede del Ministero dell'interno;

Conversione in legge del regio decreto 24 dicembre 1911, n. 1484, col quale venne disposta la proroga per l'anno 1912 del concorso governativo previsto dagli articoli 5 della legge 24 marzo 1907, n. 116, e 6 della legge 14 luglio 1907, n. 538, a pareggio dei bilanci dei comuni del Mezzogiorno conti-

mentale e delle isole di Sicilia e di Sardegna nella misura determinata dall'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 442;

Conversione in legge del regio decreto 14 dicembre 1911, n. 1461, emanato a norma dell'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, e della legge 6 luglio 1911, n. 722, concernente disposizioni per la sistemazione dei conti consuntivi dei comuni delle provincie e delle Istituzioni pubbliche di beneficenza che andarono distrutti e smarriti in conseguenza del terremoto del 28 dicembre 1908;

Conversione in legge del regio decreto 21 dicembre 1911, n. 1395 col quale è stato prorogato fino al 1° luglio 1912 l'esercizio della facoltà accordata con l'articolo 14 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, per i comuni danneggiati dal terremoto;

Conversione in legge del regio decreto 26 novembre 1911, n. 1246, che applica dazi differenziali e generali alle merci provenienti dalla Turchia (europea e asiatica);

Conversione in legge del regio decreto 20 novembre 1911, n. 1248, relativo al divieto di compra-vendita nella Tripolitania e nella Cirenaica di terreni, di giardini, di cave, di miniere, di diritti di pesca, di acque per uso industriale od agricolo e simili, di cessione di diritti reali a tali beni inerenti, e di concessioni per l'esercizio di pubblici servizi; e del regio decreto 26 gennaio 1912, n. 45, col quale, a modificazione del precedente, è concessa facoltà alle Amministrazioni di Tripoli e di Bengasi di concedere l'esercizio dei più urgenti servizi pubblici.

L'onorevole presidente del Consiglio chiede che i primi quattro disegni di legge siano inviati alla Giunta generale del bilancio, il quinto alla Commissione per l'esame dei trattati e delle tariffe doganali, e l'ultimo agli Uffici.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così è stabilito).

Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finan- ziario 1912-13.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1912 al 30 giugno 1913.

La discussione fu sospesa dopo l'approvazione del capitolo 80.

Servizio delle opere idrauliche e marittime nelle provincie Venete e di Mantova — Spese generali. — Capitolo 81. Stipendio del presidente del Magistrato alle acque (*Spese fisse*), lire 11,000.

Capitolo 82. Indennità di trasferte e di missione al personale dell'Amministrazione centrale distaccato presso il Magistrato alle acque, lire 18,000.

Capitolo 83. Spese d'ufficio — Indennità fissa al presidente di cui alla tabella A annessa alla legge 5 maggio 1907, n. 257 (*Spese fisse*), lire 8,500.

Capitolo 84. Fitto di locali (*Spese fisse*), lire 10,800.

Capitolo 85. Provviste, riparazioni e manutenzione mobili e locali, lire 5,000.

Capitolo 86. Spese casuarie e diverse per il Magistrato alle acque, lire 13,000.

Opere idrauliche. — Capitolo 87. Opere idrauliche di 1ª categoria nelle provincie Venete e di Mantova — Manutenzione e riparazione, lire 465,000.

Capitolo 88. Opere idrauliche di 1ª categoria nelle provincie Venete e di Mantova — Competenze al personale addetto alla sorveglianza dei lavori di manutenzione e riparazione, lire 21,000.

Capitolo 89. Opere idrauliche di 2ª categoria nelle provincie Venete e di Mantova — Manutenzione e riparazione, lire 1,765,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Roman-Jacur

(*Non è presente*).

Capitolo 90. Opere idrauliche di 2ª categoria nelle provincie Venete e di Mantova — Competenze al personale addetto alla sorveglianza dei lavori di manutenzione e riparazione, lire 38,000.

Capitolo 91. Competenze al personale idraulico subalterno delle provincie Venete e di Mantova dovute a termini del regolamento sulla tutela delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e per servizi normali in esso indicati — Sussidi, lire 120,000.

Capitolo 92. Servizio idrografico e mareografico nelle provincie Venete e di Mantova, lire 33,000.

Capitolo 93. Servizio di piena e spese casuali pel servizio delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e di altre categorie per la parte a quelle attinente nelle provincie Venete e di Mantova, lire 300,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Coris. CORIS. Nella tornata del 21 dicembre 1910 l'onorevole ministro dei lavori pubblici, pronunziandosi su di un ordine del giorno da me presentato, mi assicurava che avrebbe esaminato col collega del tesoro quanto si potesse fare per il personale idraulico, che nelle sventure, anche recenti, a cui è andato soggetto il paese, ha sempre dimostrato di essere animato dall'amore e dal desiderio di fare il proprio dovere anche con vero sacrificio, e, in alcuni casi, con vero eroismo.

Oggi, onorevole ministro, io vengo modestamente a chiederle conto di quanto ella abbia fatto in esecuzione delle promesse che allora mi fece, poichè, come ebbi l'onore di esporre allorquando svolsi il mio ordine del giorno, è di un'urgenza assolutamente improrogabile il provvedere a questo personale che compie tanti sacrifici in occasioni, in cui l'opera sua è particolarmente necessaria per evitare disastri, che, verificandosi, graverebbero sì fortemente sul bilancio dello Stato. Spero che almeno questa volta, a distanza di più di un anno, l'onorevole ministro potrà darmi una risposta concludente.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Coris si è già varie volte occupato e torna ora ad occuparsi degli ufficiali e guardiani idraulici, i quali alla lor volta non hanno mai cessato di fare vive premure per il miglioramento della loro condizione. Il Ministero del tesoro all'uopo interpellato sui possibili aumenti di stipendi e di salari ha fatto delle osservazioni, e la questione non è ancora definita, continuando le trattative col tesoro.

Quindi non posso impegnarmi in un senso preciso, come certo desidererebbe l'onorevole Coris, ma, come egli deve pur riconoscerlo non sempre è possibile. Solo posso assicurare che terrò viva la questione e che me ne occuperò con grande interesse, perchè riconosco le benemerienze di questa classe, vigile ed alacra scolta per la difesa degli interessi del paese, specie quando le campagne sono minacciate dai fiumi.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 93 rimane approvato nella somma di lire 300 mila.

Capitolo 94. Manutenzione e riparazione dei porti nelle provincie Venete, lire 390,000.

Capitolo 95. Escavazione dei porti nelle provincie Venete, lire 1,000,000.

Capitolo 96. Manutenzione, riparazione, illuminazione e rinnovazione di apparecchi dei fari e fanali nelle provincie Venete, lire 21,000.

Capitolo 97. Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia dei porti nelle provincie Venete (*Spesa d'ordine*), lire 5,000.

Titolo II. — *Spesa straordinaria*. — Categoria I. — *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 98. Interessi da pagarsi alla Cassa dei depositi e prestiti sul conto corrente istituito in applicazione della legge 28 dicembre 1902, n. 547, per l'esecuzione anticipata di lavori stradali, portuali, idraulici e di bonifica approvati da leggi dello Stato, lire 70,000.

Capitolo 99. Amministrazione centrale - Personale aggiunto - Stipendi (*Spese fisse*), lire 283,800.

Capitolo 100. Amministrazione centrale - Personale aggiunto - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 18,500.

Capitolo 101. Amministrazione centrale - Personale aggiunto - Sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, lire 85,000.

Capitolo 102. Personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale - Assegni mensili (*Spese fisse*), lire 15,000.

Capitolo 103. Personale straordinario addetto al servizio generale - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), per memoria.

Capitolo 104. Personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale - Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse, lire 8,000.

Capitolo 105. Genio civile - Personale aggiunto addetto al servizio generale - Stipendi (*Spese fisse*), lire 187,300.

Capitolo 106. Genio civile - Personale aggiunto - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 27,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Giovanni Amici.

AMICI GIOVANNI. Per incarico di alcuni colleghi che si sono interessati in favore degli aiutanti fuori ruolo del Genio civile, vorrei raccomandare all'onorevole ministro di prendere in benevola considerazione un lungo memoriale che questi aiutanti hanno presentato.

In questo memoriale essi non reclamano aumenti di stipendio, ma soprattutto un provvedimento di ordine morale che serva a far cessare la loro posizione equivoca e non confacente a dignità. Essi chiedono di non essere più chiamati « aiutanti del Ge-

nio civile », perchè ora con questa denominazione si comprendono tanto i geometri quanto gli ultimi canneggiatori.

Essi vorrebbero (e il loro desiderio mi pare legittimo) la formazione di un nuovo ruolo che nel memoriale propongono, composto di geometri allievi e di geometri di prima, seconda, terza e quarta classe.

È un provvedimento di ordine morale che sodisferebbe, ripeto, la loro legittima ambizione e credo che l'onorevole ministro non vorrà opporsi.

Chiedono anche un'altra cosa, pure modesta, cioè che le indennità di missione, che ora si riducono a pochi centesimi, poche lire, vengano alquanto aumentate in proporzione a quelle di tutti gli altri che si trovano nel ruolo degli agenti del catasto. Spero che l'onorevole ministro vorrà accogliere questa preghiera che io gli rivolgo in nome di parecchi colleghi di questa parte della Camera.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho ancora esaminato il memoriale, di cui ha parlato l'onorevole Amici, presentato da questa categoria di aiutanti del Genio civile, i quali vogliono mutata la loro denominazione. Il sentimento che li muove, va certamente rispettato. Assicuro l'onorevole Amici che oltre a questa questione di forma, vedrò se si potrà fare qualche cosa anche per quanto riguarda l'aumento dell'indennità di missione.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 106 rimane approvato in lire 27,000.

Capitolo 107. Genio civile - Personale aggiunto addetto al servizio generale - Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, lire 88,000.

Ponti e strade. — Lavori per sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali. — (Spese dipendenti da leggi speciali). —

Capitolo 108. Lavori di sistemazione e miglioramento dipendenti dalle leggi 27 giugno 1897, n. 246; 25 febbraio 1900, n. 56 (art. 1, lett. c); 27 dicembre 1903, n. 514 (articolo 1); 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1 lettera f); 14 maggio 1906, n. 198 (art. 1, lett. c e d); 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lett. d); 5 aprile 1908, n. 126 (art. 1, lett. a); 24 dicembre 1908, n. 747 (art. 3) e 13 aprile 1911, n. 311 (articoli 1 e 15, lett. h) (*Spesa riparativa*), lire 1,000,000.

Capitolo 109. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali, lire 90,000.

Capitolo 110. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali (*Spese fisse*), lire 16,000.

Capitolo 111. Indennità fisse mensili, trasferite, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali, lire 14,000.

Capitolo 112. Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297; 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238 (art. 4); 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lett. e); 5 aprile 1908, n. 126 (art. 1, lett. b) e 30 giugno 1909, n. 407 (art. 1, lett. d) (*Spesa ripartita*), lire 2,400,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Cesare.

DE CESARE. Ho chiesto di parlare su questo capitolo del bilancio dei lavori pubblici per ricordare al ministro Sacchi che con legge del 23 luglio 1881, n. 333 elenco III, venne iscritta la strada di serie Castellammare-Gragnano per Piemonte-Agerola-Amalfi e sotto il n. 172.

Questa strada è divisa in due tronchi, l'uno che da Gragnano va ad Agerola, e fu già costruito, restandone a costruirsi un altro piccolo tratto nell'interno di Agerola, e l'altro, che percorre il territorio della provincia di Salerno, che deve ancora costruire.

Con la legge precitata la spesa era a carico per metà alla provincia e per l'altra metà alla provincia di Salerno.

Senonchè, siccome questo tratto è sullo stesso tracciato di quello per l'allacciamento dei comuni isolati di Furore-Conca-Marini, e frazione del comune di Amalfi, così in applicazione della legge 25 luglio 1906 per le provincie del Mezzogiorno, la provincia di Salerno è stata chiamata, e vi ha dato adesione, a contribuire per la terza parte sulla somma di un milione, e per la metà sull'altra di 550 mila lire, giusta l'articolo 3 della legge precitata.

Per questo tronco di strada, il Governo assunse la costruzione di ufficio; ma mentre, giusta le risposte date alle mie interrogazioni del 2 dicembre 1910 e del 7 luglio 1911 si sarebbe dovuto procedere all'appalto, invece ragioni finanziarie non l'hanno consentito, commettendosi così un'aperta ingiustizia in danno dei comuni di Furore, Conca-

Marini e delle frazioni del comune di Amalfi che restano isolati.

La legge 30 giugno del 1904, n. 293, autorizzò la spesa di lire 70 mila pel piccolo tronco ancora da farsi nell'interno del comune di Agerola; ma, indetti gli appalti, sonosi annullati per ben tre volte, e non se ne comprende la ragione. Pel tronco percorrente la provincia di Salerno si è stanziata la somma di un milione trecentoventimila lire giusta la tabella C; ma poi questi fondi sono stati stornati; ed è strano che la reintegrazione avvenuta sui bilanci colla legge del 21 giugno 1906, n. 238 per lire 120,000, e con quella del 6 giugno n. 300 in lire 40,000; con l'altra del 30 giugno 1909, n. 407 per lire 165,000; e sul bilancio 1911-12 per lire 140,000 siasi ridotta a lire 80 mila pel bilancio 1912-13.

Stante tali fatti chiedo che l'onorevole ministro non trascuri gl'interessi dei comuni precitati, e per impedire che questi restino isolati con grande ingiustizia, disponga la reintegrazione dei fondi suaccennati, e lo stanziamento nel bilancio 1912-13 con l'appalto dei lavori per la costruzione del tronco percorrente la provincia di Salerno.

Quelle popolazioni reclamano al Governo la costruzione di questa strada, con reiterate deliberazioni dei comuni di Furore e Conca-Marini, di Amalfi, di Atrani, di Praiano, di Positano, e replicati voti del Consiglio provinciale di Salerno, fra cui l'ultimo del 28 dicembre 1911.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Sebbene non abbia potuto udire bene il discorso dell'onorevole De Cesare, pure, se non sbaglio, credo che egli abbia parlato della strada numero 172.

Egli ha detto che, se gli appalti non avvennero, ciò è dipeso dalla poca diligenza di chi vi ha presieduto.

Io non posso entrare in siffatti apprezzamenti, ma debbo affermare che l'Amministrazione dei ponti e strade ha fatto tutto ciò che poteva, nei limiti delle dotazioni di bilancio di cui finora fruiwa.

Non mi sembra esatto quanto l'onorevole De Cesare ha affermato, che cioè si siano fatti storni. La verità è che questi tronchi non si sono potuti sinora appaltare, perchè occorreva dar la precedenza ad altri, nei limiti delle somme disponibili. Posso però assicurare l'onorevole De Cesare che in forza degli stanziamenti, portati dalla legge sul consolidamento, vedrò di fare tutto il pos-

sibile perchè la costosa strada di cui egli tanto s'interessa venga subito costruita.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 112 resta approvato nella somma di lire 2,400,000.

Capitolo 113. Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1ª e 2ª serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, e per le strade di cui nell'elenco III della legge 23 luglio 1881, numero 333, che si costruiscono dalle provincie direttamente (*Spesa ripartita*), lire 1,700,000.

L'onorevole Giovanni Amici ha facoltà di parlare.

AMICI GIOVANNI. Raccomando all'onorevole ministro di volere tener presenti due importantissime strade, poste nella provincia dell'Umbria, che non si possono proseguire per mancanza di fondi. Una è la Turanense, l'altra è quella da Fontecerro per Finocchietto.

Per queste due strade sono stati iniziati i lavori da oltre 25 anni; esse sono quasi compiute per tre quarti, ma per l'ultimo tratto, cioè per poco più di dieci o quindici chilometri, rimangono assolutamente intransitabili, anzi i tratti già costruiti giorno per giorno deperiscono.

La Turanense è più specialmente destinata a mettere in comunicazione la provincia romana, quella di Aquila e l'Umbria, la Fontecerro è pure importantissima essendo destinata ad unire i comuni del circondario di Poggio Mirteto con quelli del circondario di Terni.

Per queste strade mancano i fondi. La provincia è pronta a dare la sua parte di contributo, ma manca il concorso dello Stato, ed io vorrei pregare l'onorevole ministro di trovar modo affinché, per queste due importantissime arterie, desiderate da tutta la provincia umbra, reclamate da numerose popolazioni, si possano trovare i fondi necessari almeno nel futuro bilancio.

PRESIDENTE. L'onorevole De Cesare ha facoltà di parlare.

DE CESARE. Vi rinuncio.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Giovanni Amici si è più volte interessato della strada numero 149, e della strada numero 201.

Per la prima il tronco da Baschi alla comunale di Monticchio, per la quale è prevista una spesa di circa 610 mila lire, i lavori verranno appaltati dalla provincia di Perugia facendovi fronte con il fondo stanziato dalla legge di consolidamento.

Con la stessa legge, poi accogliendo una domanda ripetutamente fatta dall'Amministrazione, ed autorevolmente appoggiata dall'onorevole Giovanni Amici e da altri colleghi, si è anche provveduto alla classificazione del tronco dal ponte sul Tevere alla Cassia-Orvietana e del tronco dalla comunale di Belmonte al convento di Rocca Sinibalda.

Il progetto è stato approvato dai corpi consultivi; ed anche questi lavori, per l'importo di 283 mila lire, potranno essere appaltati dalla provincia di Perugia.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 113 rimane approvato in lire 1,700,000.

Capitolo 114. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 e compensi e remunerazioni per maggiori servizi resi dal personale dell'Amministrazione centrale e del Genio civile nell'interesse delle dette costruzioni, lire 180,000.

Capitolo 115. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883 (*Spese fisse*), lire 180,000.

Capitolo 116. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi emanate dal 1862 al 1883, lire 20,000.

Strade comunali e vicinali. — Capitolo 117. Costruzione o ricostruzione di strade comunali rotabili o mulattiere per allacciare alla esistente rete stradale i comuni attualmente isolati in tutte le provincie del Regno, eccettuate quelle di Basilicata e delle Calabrie e quelle di accesso alle stazioni ferroviarie contemplate dalla legge 8 luglio 1903, n. 312 (articoli 53 e 54 della legge 15 luglio 1906, n. 383) (*Spesa ripartita*), lire 1,000,000.

L'onorevole Giacobone ha facoltà di parlare.

GIACOBONE. Dopo che lo stesso ministro dei lavori pubblici si compiacque, con encomiabile promessa di tenerne conto, di accogliere, quanto meno quale raccomandazione, l'ordine del giorno dell'onorevole Agnesi, che, tendendo ad assicurare i fondi ed i mezzi necessari, mirava appunto ad assicurare la migliore esecuzione della

legge 15 luglio 1906, e dopo che l'onorevole Pozzi, con la sua parola, propria dei savi, sobria sempre, ma chiara e precisa, espresse, quale relatore della Giunta generale del bilancio il suo pensiero, non soltanto favorevole, ma incoraggiante, io mi asterrò dal fare tutte quelle povere osservazioni che mi ero proposte per assicurare io pure la retta e più sollecita applicazione di quella legge.

Forse il mio antecessore, il compianto generale Dal Verme, non avrebbe lasciato passare la discussione del bilancio sui lavori pubblici senza spezzare da pari suo una lancia per la ferrovia Genova Piacenza, specialmente dacchè vi fu chi in quest'Aula giorni or sono patrocinò un'altra nuova linea d'interesse veramente internazionale. Mi si consentirà però che io per ora non segua l'esempio del mio antecessore, e perchè mi sento spoglio da quella competenza speciale che egli possedeva, e perchè anche nel mio meschino criterio giuridico penso che il momento non sia il più opportuno, ed anche per un altro motivo che non può essere ignoto al ministro dei lavori pubblici: ossia perchè probabilmente un tratto di quella strada, (quel tratto specialmente che da Cremona va a Bobbio ed ebbe strenui paladini non solo l'onorevole Dal Verme ma altri che siederono e siedono tuttora nei banchi del Governo) quel tratto probabilmente sarà assunto dall'industria privata con quelle maggiori sovvenzioni che le nuove leggi consentono.

D'altra parte, poichè a parere dei più competenti non può disconoscersi l'importanza strategica e commerciale di quella linea, la quale sarà un giorno la più breve allacciatrice del porto di Genova al Brennero, non è dubbio che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, (che ha ormai tanti titoli a tutta la nostra riconoscenza per essere vigile, geloso, instancabile tutore di quanto interessa oltrechè la difesa della patria anche il maggior traffico e il movimento economico e commerciale della nazione) certamente si ricorderà, a suo tempo, anche di quella linea che tanto deve a siffatto movimento contribuire.

E vengo quindi ad un ben più modesto ed umile compito; cioè ad una richiesta di spiegazioni relativamente a un dubbio che è sorto nell'applicazione della premenzionata legge 15 luglio 1906. Tale legge ebbe lo scopo santissimo, di venire in soccorso di quei poveri comuni d'Italia, i quali si

possono ancora considerare appartati dal consorzio civile, direi anzi, per alcuni, dal consorzio umano.

Fu legge talmente giusta, talmente provvida, che la Giunta generale del bilancio, la quale di regola è sempre così guardinga e riservata, non mancò, e ripetutamente, a mezzo del suo valoroso relatore, onorevole Pozzi, di incoraggiare il Governo a intensificare sempre meglio al riguardo il suo programma, e persino di incoraggiare l'iniziativa, presa da egregi colleghi specialmente tecnici di una azione intensa e diretta alla risoluzione del gran problema stradale.

E fu ed è, a mio sommesso avviso, una legge abbastanza semplice e chiara. Purtroppo però, anche dove appare la massima chiarezza, dove appare la massima semplicità, spuntano o forse si fanno spuntare dubbi o difficoltà nell'interpretazione, nella applicazione, e nell'esplicazione propria anche dei più perspicui disposti legislativi. Per l'articolo 53 di quella legge, il Governo venne autorizzato a costruire e ricostruire le strade comunali occorrenti per allacciare alla esistente rete stradale i comunelli attualmente isolati in tutte le provincie, fuori quelli delle Calabrie già contemplati da altra legge.

Per i Comuni alpestri si provvide anche con strade mulattiere.

Il legislatore non poteva parlare più chiaro; non doveva neppur per sogno pensare a dare la definizione dei comuni isolati. Il concetto si presentava così semplice, ovvio e naturale da non sentirsene il bisogno. Eppure anche qui sono sorte difficoltà. Sonvi, specialmente nelle regioni montuose d'Italia, dei Comuni sparpagliati in numerose frazioni; e non sempre quella frazione dove trovasi la sede del capoluogo è la più popolata, la più ragguardevole; il più delle volte, anzi, è la frazione più piccola; ma è stata prescelta solo perchè è la più vicina ad una rete stradale.

Ricordo che avvenne persino il caso che, in vista della costruzione di una strada provinciale non ancora iniziata, e che l'onorevole Pozzi certo ricorda perchè è una delle strade provinciali per cui tanto si è discusso in provincia di Pavia, la strada detta del Brallo, qualche Comune, ha trasferito il suo capoluogo presso le località per le quali questa strada avrebbe dovuto passare, vi fabbricò la casa comunale intorno alla quale è sorto qualche casolare, e si è formata una

piccola frazione. Ma intanto quella frazione non è e non può essere la frazione principale del Comune.

Potrei citare molti Comuni in queste condizioni; ma non lo faccio per non tediare la Camera.

Ora ci fu qualche ufficio, il quale opinò che non dovessero questi Comuni considerarsi isolati o che tutto al più, dovesse bastare per essi la costruzione di quel brevissimo tratto che congiunge il punto più vicino alla rete stradale od anzi persino a quella rete che ancora non c'è od è troppo lontana od è quella che dovrà costruirsi col favore della nuova legge, e che è da sospirarsi ancora per molti anni.

In sostanza si vuol sostenere che quando una pur piccola frazione di qualche Comune abbia accesso alla rete stradale, o esistente o in prospettiva di costruzione, anche se tale prospettiva è lontana e se anche tutte le altre frazioni rimanenti e costituenti la vera massa del Comune non abbiano strada di accesso a quel punto, il Comune non possa ritenersi isolato e non possa quindi, in tal caso, fruire del beneficio della legge.

A mio modestissimo avviso ciò non risponde nè alla lettera nè allo spirito della nostra legge.

Essa accenna a « comuni isolati », non a piccole frazioni che non vepongono a togliere per sé sole l'isolamento del comune. Essa si propose di provvedere sul serio ai bisogni più urgenti di quei poveri comuni che non trovansi ancora in comunicazione con qualche rete stradale esistente. Ora questi non potranno mai dirsi allacciati a tali reti stradali, e dovranno ancor dirsi isolati se pure una piccola frazioncella si troverà vicino alla rete esistente.

Se qualche comune ha una punta o qualche esigua striscia protendentesi verso qualche rete stradale esistente o ancora *in fieri*, ma nella sua massima parte non è allacciato a quella rete stradale (e se ne contano molti di questi comuni anche estendentesi per molti chilometri tra ripe e burroni) credo che questo comune debba ritenersi isolato. Questa è la mia povera e sommessata opinione; la personale opinione dell'ultimo dei vostri colleghi.

A dirimere ogni difficoltà, sarei grato al ministro se volesse usarmi la cortesia delle sue autorevoli spiegazioni al riguardo, che mi auguro possano, armonizzando con la lettera e lo spirito della legge e con quei principi, che già in quest'aula dal Governo e dalla Giunta del bilancio vennero procla-

mati, suonare anche confortatrici per tanti miseri e derelitti comunelli del Regno.

E poichè non manca qualche relazione tra la legge contemplata in questo capitolo sulle strade mulattiere e l'altra sulle strade vicinali, di cui si parla al capitolo 119, sul quale sono anche iscritto a parlare, farò fin d'ora, con quella brevità che risponde al mio poco e corto ingegno, un'ultima ossequiosa relazione, rinunciando così a parlare sul capitolo.

Giorni sono è stato qui ricordato il grave problema delle strade vicinali e comunali, per cui abbiamo anche il poderoso ed elaborato disegno di legge dell'onorevole Scorciarini-Coppola. Il ministro ha detto di aver nominato una Commissione composta di membri dei due rami del Parlamento per studiare l'importante questione e prepararne la migliore risoluzione.

Sta benissimo; ma mentre si studia, nulla certamente può farsi di concreto. In questo stato di cose oserei accennare ad un intermedio espediente, che, se non erro, potrebbe intanto non riuscire affatto inutile. È vano dissimularlo: ogni questione stradale si risolve nella massima parte in una questione finanziaria e, per quanto abile e volenteroso, il ministro dei lavori pubblici non può nella sua determinazione il più delle volte, disgiungersi dal volere dei ministri del tesoro e delle finanze.

Nel capitolo 119 del bilancio sono però fortunatamente stanziati lire 400,000 per sussidi ai comuni e Consorzi di comuni e di utenti delle strade vicinali più importanti soggette a servitù pubblica, cioè di quelle strade contemplate nell'articolo 321 della legge sui lavori pubblici.

Orbene: non si potrebbe, allargando un poco il concetto di strade vicinali, che non è assoluto, e, in pari tempo, allargando anche i cordoni della borsa governativa, sussidiare, mentre maturano altre risoluzioni della Commissione per il riordinamento delle strade vicinali e rurali, anche quelle strade di una qualche importanza che non soltanto già esistono, ma che si volessero dagli utenti in Consorzio costruire e ricostruire per soddisfare ai necessari e più urgenti scopi della odierna progredita agricoltura?

L'onorevole ministro, pel suo noto acume, non ha bisogno che io mi diffonda in ulteriori dilucidazioni. Si dirà che le mie osservazioni possono avere poca influenza, trattandosi *de minimis*, ma, come le gocce e i rigagnoli formano i torrenti e i fiumi, così mi vorrà la Camera usare indulgen-

za se non mi è parso del tutto inutile richiamare l'attenzione su questi più umili mezzi di comunicazione che pur contribuiscono anch'essi ad alimentare quelle più grandiose linee stradali e ferroviarie, di cui si occupa con tanto amore l'onorevole ministro, e di cui altri, più autorevoli di me, si farà ancora in quest'aula, senza dubbio, forte patrocinatore. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Eugenio Rossi.

ROSSI EUGENIO. L'esiguità dello stanziamento, che è previsto in questo capitolo, di fronte al grande compito a cui si deve provvedere, cioè a tutte le strade per allacciare i comuni isolati colla rete esistente, è tale che m'impone il dovere di pregare l'onorevole ministro di darmi uno schiarimento sulla erogazione di questo fondo.

I comuni isolati che si debbono allacciare alla rete stradale sono nel Regno diverse centinaia: o corre quindi una somma ingente ovvero un tempo molto lungo. Intanto alcune di queste opere si sono iniziate, altre sono opere in continuazione di lavori già fatti dalle provincie o dai comuni. Se con questo semplice fondo, che è molto tenue, dovessimo iniziare tutte le altre opere, finiremmo col non completarne alcuna.

Questo dubbio è sorto presso le popolazioni che attendono dalla legge 15 luglio 1906 il beneficio del completamento di opere stradali incominciate; e spero che la parola autorevole dell'onorevole ministro possa rassicurarle.

Credo che invece d'incominciare cento opere senza finirne alcuna, si faccia meglio a completare quelle già iniziate.

E a questo proposito mi preme anche di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sulla strada del comune di San Mauro Castelverde, uno dei comuni più importanti che per ora si trova in queste condizioni, questo è un capoluogo di mandamento, che dista circa ventiquattro chilometri dalla rete stradale.

Si trova poi in condizioni di ubicazione, per le quali la provincia di Palermo, tenute presenti le condizioni economiche del comune ed altre considerazioni degne di ogni riguardo, ha già erogato forti somme a vantaggio di questa strada e ne ha costruito più della metà erogando una spesa di più di 600 mila lire. Ora lo Stato, da sei anni, con la legge del 1906 si è molto lodevolmente assunto il compimento questa strada; ma intanto non è ancora completato dell'ultimo tronco nemmeno lo studio.

È vero, e di ciò va data lode all'onorevole ministro Sacchi, che si è affrettato l'appalto di uno dei tronchi, ma bisogna appaltare l'ultimo perchè si comprende che in materia stradale tutto quello che si è fatto non ha importanza economica se la strada non si completa; ed io confido molto nella buona volontà e nell'interessamento dell'onorevole Sacchi, perchè possa darmi affidamento che al più presto si disporrà l'appalto dell'ultimo tronco. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nuvoloni.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Colonna di Cesarò

COLONNA DI CESARÒ. Pochissime parole per fare all'onorevole ministro due raccomandazioni.

La prima riguarda la costruenda strada per i comuni di Antillo e Limina, strada per la quale si attende un progetto del Genio civile sul tracciato che deve ancora essere stabilito.

Il Genio civile di Messina tra tante occupazioni ed incombenze non trova ancora il tempo di visitare i luoghi e di designare il tracciato che la strada deve seguire.

La seconda raccomandazione si riferisce alla condizione delle frazioni isolate del comune di Messina, frazioni che hanno un'importanza ed una popolazione tale da poter chiedere quando che vogliono la costruzione in comuni autonomi, e aver perciò il diritto di fruire della legge del 1903 per l'allacciamento di i comuni isolati dal resto del consorzio civile.

Questo le frazioni di Messina non hanno voluto fare per non abbandonare la città madre nel momento della sventura, ma non perciò il Governo deve trascurarle. Spero che l'onorevole ministro vorrà disporre che per queste frazioni di Messina si costruiscano le strade di allacciamento, perchè non continui il gravissimo danno: da un lato il comune intento alla rinascita propria, non provvede per le sue frazioni, dall'altra esse che non sono comuni, non possono avvantaggiarsi delle leggi vigenti e continuano a restare senza strada e senza accessi.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Giacobone si è occupato di parecchi argomenti tutti di grave importanza. In primo luogo egli ha parlato della ferrovia Genova-Piacenza, ma egli stesso ha riconosciuto che non era questa l'occasione nè il momento di trattare di un problema

così grave. Egli ha ricordato quanto di questo argomento si sia occupato con la parola e con gli scritti l'illustre e compianto suo predecessore, l'onorevole Dal Verme. Gli dirò che questo è un problema così grave che importa tante provvidenze legislative e tante difficoltà finanziarie, che la risoluzione è data all'avvenire, tanto più che, come egli stesso ha osservato, sono in corso di istruttoria delle domande per un progetto di concessione di quel tracciato all'industria privata.

Ora, appunto perchè siamo nel periodo d'istruttoria, non potrei pronunziarmi, tanto più in quanto ci può essere anche indirettamente interessata qualche cittadinanza che mi può stare più particolarmente a cuore.

In quanto all'applicazione della legge del 1906 anche all'allacciamento delle frazioni, la questione è molto grave non solo *de lege condita* come interpretazione legislativa, ma anche *de lege condenda* per la mancanza di elementi precisi sulla portata finanziaria.

È una questione che è in corso di esame ed, appena sarà possibile, sarà risolta.

L'onorevole Giacobone, anticipando quanto si proponeva di dire sul capitolo 119 ha parlato anche delle strade vicinali. Di queste ho già parlato nella discussione generale rispondendo ad altri oratori e mi pare già di aver detto che, proprio in questi giorni, ho nominato una commissione della quale, oltre alle amministrazioni interessate, sono chiamati a far parte anche i rappresentanti dei due rami del Parlamento.

In quanto ai sussidi straordinari concessi a strade comunali e consorziali, lo stanziamento è stato elevato a 400,000 lire per dar corso alle domande che sono continuamente presentate dagli enti locali. L'onorevole Giacobone ed anche l'onorevole Eugenio Rossi si sono occupati delle strade di allacciamento dei comuni isolati e, l'onorevole Rossi particolarmente, si è occupato degli stanziamenti. Ora si hanno disponibili per i pagamenti 1,600,000 oltre ad un milione che viene stanziato nel 1912-12. Sono così 2,600,000, coi quali si potranno appaltare i lavori i cui progetti sono in corso di istruttoria. I maggiori stanziamenti potranno occorrere, ma dopo l'esercizio 1912-13.

Ed allora si provvederà in relazione alla dotazione iscritta per il servizio stradale nella legge di consolidamento che sarà votata oggi a scrutinio segreto dalla Camera.

L'onorevole Eugenio Rossi si è più volte interessato con me del completamento della strada di San Mauro, di cui si deve ancora studiare l'ultimo tronco.

La strada di allacciamento San Mauro-Castel Verde è compresa per una parte nel primo programma di esecuzione della legge del 15 luglio 1906, e questa parte è già appaltata per lire 140,738. La parte rimanente deve essere compresa nel secondo programma ed ancora non è stato disposto lo studio del relativo progetto; però si disporrà la compilazione del progetto in tempo per averlo pronto prima che sia ultimata la parte che è stata appaltata.

L'onorevole Di Cesarò mi ha fatto raccomandazioni per sollecitare l'esecuzione del progetto della strada Limina, ed io procurerò di sollecitarlo, ma non è per mala volontà che il Genio civile non ha potuto sinora provvedere.

L'onorevole Di Cesarò ha pure parlato delle frazioni isolate del comune di Messina.

È un problema gravissimo, come egli sa, e non si può dire che il Governo non se ne sia occupato. Certo i bisogni sono immensi, anzi sono tanto grandi che le provvidenze dello Stato non possono giungere se non in un lungo lasso di tempo. Ad ogni modo esaminerò con particolare affetto siffatta questione e cercherò di fare tutto ciò che sarà possibile per avviare ad una soluzione questo problema.

Egli sa poi che anche in questi giorni la Commissione reale si è recata sopra luogo per vedere anche quali possano essere le esigenze diverse della parte esterna del comune di Messina per quanto ha riferimento alle norme sismiche ed alle prescrizioni intorno alle costruzioni. Ed io stesso ho richiamato la Commissione ad esaminare con particolare impegno anche quanto ha riferimento ai fabbricati rurali che possono trovarsi in condizioni diverse da quelli urbani, e quindi saranno sentiti anche quei professionisti e quei rappresentanti che più particolarmente possano dare in questa materia utili insegnamenti.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 117 s'intende approvato in un milione di lire.

Capitolo 118. Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie e di strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie o all'approdo dei piroscafi postali ecc., e costruzione diretta a cura dello Stato di strade comunali di accesso alle

stazioni ferroviarie in provincia di Basilicata e nell'isola di Sardegna. (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613; 12 giugno 1892, n. 267; 16 luglio 1894, n. 338; articolo 3 della legge 25 febbraio 1900, n. 56; legge 8 luglio 1803, n. 312; articolo 54 della legge 31 marzo 1904, n. 140 e articolo 70 del testo unico di legge approvato con regio decreto 10 novembre 1907, n. 844) (*Spesa ripartita*), lire 2,400,000.

Capitolo 119. Sussidi ai comuni e consorzi di comuni e di utenti delle strade vicinali più importanti soggette a servitù pubblica, per opere che stanno a loro carico (articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F), lire 400,000.

Su questo capitolo era iscritto per parlare l'onorevole Giacobone, ma ha dichiarato di rinunciarvi, parlando sul capitolo 117.

Opere idrauliche. — Capitolo 120. Opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili compresi nelle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria (legge 2 gennaio 1910, numero 9, articolo 35), lire 2,5 0,000.

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

SANJUST. La legge del 2 gennaio 1910 sulla navigazione interna è stata accolta con molto favore da tutte le regioni interessate. Si sperava che questa legge fosse l'origine del riordinamento della nostra rete di navigazione, riordinamento da lungo tempo studiato, atteso e reso noto agli studiosi, non solo d'Italia, ma di tutta Europa, in congressi internazionali, con pregevolissime pubblicazioni dovute in gran parte all'opera indefessa del nostro collega egregio, onorevole Romanin-Jacur.

Orbene, dalla legge del 1910 a oggi, si sono avvicendati alla discussione tre bilanci dei lavori pubblici, e per quanto io abbia cercato in essi ogni volta uno stanziamento che si riferisse alle linee nuove di navigazione, non l'ho potuto trovare; in quanto che anche questo capitolo 120, che si trova nel presente bilancio, parla dell'articolo 35 della legge, quello cioè che si riferisce al ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili compresi in opere idrauliche di prima e seconda categoria, delle opere esistenti.

Debbo quindi domandare all'onorevole ministro, se egli intenda, in un prossimo bilancio, affrontare la questione gravissima della nostra rete navigabile; questione la quale si collega all'economia di una delle regioni più ricche del paese, alla valle del Po, e che tende a risolvere un problema

al quale io ho dedicato una gran parte dei miei modesti studi.

Osservo che da qualcuno è stato sollevato il dubbio che un rinnovamento nelle reti di navigazione interna (rinnovamento inteso largamente, non limitato semplicemente a ritocchi, ma informato ad un concetto generale di sistemazione) potrebbe essere di concorrenza al nostro esercizio ferroviario. Non voglio spendere molte parole a combattere un'idea così erronea. È notorio infatti come in Germania il sistema di navigazione del Reno non ha fatto che accrescere continuamente il traffico delle linee che corrono lungo il fiume: e per citare un esempio nostrano dirò che un egregio collega mi raccontava ieri che per il rinnovato movimento del porto di Mantova, la tranvia Mantova-Brescia ha acquistato un traffico che prima non aveva affatto. Cosicché il solo accrescersi della navigazione in quel tratto ha prodotto un aumento nei trasporti delle linee ferrate viciniori. Per cui, quando la nostra rete fosse rinnovata in modo da mettere in movimento quelle merci meno ricche che oggi non si muovono, senza nulla togliere al traffico dalle ferrovie, noi non vedremmo che crescere tutti i prodotti sulle linee della valle del Po.

Mi auguro quindi che nel bilancio dell'anno venturo al capitolo 120 segua un altro, il quale stabilisca una somma che, in base agli articoli 24, 25 e seguenti della legge, provveda ad un sussidio chilometrico annuo per le nostre linee nuove di navigazione interna, od in altro modo consenta di affrontare radicalmente la soluzione pratica della grave questione.

MORPURGO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MORPURGO. Poche parole desidero aggiungere a quelle che con tanta competenza ha pronunziate testè il collega Sanjust.

È un fatto che la legge sulla navigazione interna è rimasta, per quanto riguarda l'azione del Ministero dei lavori pubblici, fino ad oggi, si può dire, lettera morta. Il Ministero è occupato da molte cure: deve destinare i fondi che il Parlamento mette a sua disposizione ad una quantità innumerevole di lavori, molti dei quali urgenti. Ma mi pare che dal momento che abbiamo una legge già votata da due anni sia dovere del Governo di porre mano alla esecuzione di essa. Per ciò, la prima cosa è di avere il regolamento per l'applicazione della legge stessa.

Ora io mi permetto di ritornare su quanto ha detto l'altro giorno in quest'Aula il collega Di Robilant ed invocare la pubblicazione del regolamento, senza il quale la legge non potrà essere applicata. L'iniziativa privata ha già fatto molto, specialmente in quelle regioni dove più importanza ha la navigazione interna. E mi piace di rilevare come, a Milano, per opera d'un Comitato il quale è presieduto molto autorevolmente dal nostro egregio collega Carmine, già si sia sviluppato un progetto, in ogni particolare, per la navigazione dalla Lombardia fino all'Adriatico.

Anche nel Veneto s'è cominciato a fare qualche cosa: si sono istituiti parecchi Comitati per la navigazione fluviale, d'uno dei quali io stesso m'onoro di essere presidente. E qui mi piace di mandare una parola di gratitudine al presidente del Magistrato alle acque in Venezia, il commendatore Ravà, il quale ha dato tutta l'opera sua energica ed intelligente per aiutare le iniziative locali.

Ma questo ancora non basta. Bisogna che l'Amministrazione centrale si prepari a secondare gli sforzi dell'iniziativa privata: il che, fino ad oggi, lo dichiaro in modo assoluto, non ha avuto i mezzi od il tempo di fare.

Non aggiungo altro; ed attendo dall'onorevole ministro una parola che mi dia buoni affidamenti su questo punto e risponda anche a quanto l'onorevole Sanjust ha detto bene, smentendo la diceria che è stata portata nel paese: cioè, che la Direzione generale delle ferrovie dello Stato possa essere contraria alla legge sulla navigazione fluviale, per timore d'una concorrenza da parte di questa. Poichè si tratta, in un caso e nell'altro, d'interessi della nazione, d'interessi dello Stato, non mi pare che a questa concorrenza si possa pensare; anzi, essa mi pare una cosa assurda. Tuttavia è bene che una smentita venga ufficialmente ed energicamente dal banco del Governo.

PRESIDENTE. Non vi sono altri oratori iscritti. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Sanjust e l'onorevole Morpurgo si sono occupati della navigazione interna. L'onorevole Sanjust, mi sembra, s'è occupato della navigazione interna, in relazione all'articolo 35 della legge 2 gennaio 1910.

Ora, in forza di quell'articolo, le opere di ristabilimento della navigazione debbono

eseguirsi nei corsi d'acqua compresi negli elenchi delle opere di prima e seconda categoria; e si sono date istruzioni all'ufficio del Genio civile, perchè compili i progetti delle opere più urgenti, alle quali si provvederà nei limiti delle disponibilità finanziarie assegnate dalla stessa legge.

Nella sua Sardegna, onorevole Sanjust, non ci sono corsi iscritti in prima o seconda categoria. Quanto però alla classificazione delle vie navigabili a' termini della legge 2 gennaio 1910, l'onorevole Sanjust ben sa che, col decreto reale 8 giugno 1911, è stata iscritta la linea Cagliari-Stagno Bellarosa.

Ma mi pare che l'onorevole Sanjust, a cui s'è aggiunto l'onorevole Morpurgo, si sia occupato, in genere, dell'applicazione della legge di navigazione, dello svolgimento di questo grande servizio dell'avvenire (diciamolo), su cui si deve fare assegnamento. E dico subito che non credo assolutamente, per quanto mi risulta, che si sia sollevato alcuno ostacolo per temuta concorrenza alle ferrovie.

Sarebbe un errore gravissimo credere a questa concorrenza. La navigazione interna non è destinata a far concorrenza alle ferrovie; ma è destinata ad aiutarle; specialmente, come hanno bene osservato gli onorevoli preopinanti, per le merci povere. In altri paesi abbiamo l'esempio dello sviluppo maggiore che hanno preso i trasporti, per effetto delle linee di navigazione; le quali, dunque, lungi dal far concorrenza ai trasporti ferroviari, vengono ad essi in ausilio.

Ma per quanto è nei miei propositi, non dubitino gli onorevoli Sanjust e Morpurgo che il mio fermo proponimento è di provvedere all'applicazione della legge sulla navigazione interna, che, come ho dichiarato alcuni mesi fa a Torino, inaugurando il Congresso sulla navigazione, è una legge di tendenza e di avviamento e va integrata con disposizioni legislative particolari. E, se le iniziative private si fossero fatte innanzi, non avrei esitato a promuovere le nuove disposizioni occorrenti.

L'onorevole Morpurgo ha accennato che è stato studiato: io stesso ho sollecitato il Comitato di cui egli ha fatto parola e che è presieduto dall'illustre nostro collega onorevole Carmine, io stesso ho sollecitato il progetto ed attendo che il Comitato stesso lo presenti.

Per quanto riguarda il regolamento, la Commissione ha compiuto il suo esame ed il Consiglio di Stato al quale come

gli onorevoli colleghi sanno ho dovuto mandarlo, ciò che ha dato origine al ritardo, ha opposto che prima che si provveda al regolamento si deve procedere alla formazione del testo unico delle leggi sulla navigazione. Per guadagnare tempo ho aderito a tutto ciò che mi ha richiesto la Commissione presieduta dall'onorevole Romanin-Jacur il quale mi può essere buon testimonia che il ritardo non dipende da me nè dai miei uffici. Ora poi, completata l'istruttoria, ho provveduto a mandare gli atti al Consiglio di Stato e confido che questi provvederà sollecitamente all'approvazione, tanto del testo unico, quanto del regolamento.

DI ROBILANT. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Robilant ha facoltà di parlare.

DI ROBILANT. Mi permetto di domandare all'onorevole ministro una spiegazione. Egli ha detto che non è stato provveduto finora all'esecuzione della legge sulla navigazione interna, perchè sono mancate le iniziative degli enti morali.

PRESIDENTE. Ma questo capitolo non riguarda la navigazione interna!

DI ROBILANT. Dagli altri oratori però se ne è parlato.

PRESIDENTE. Continui; e veda di esser breve.

DI ROBILANT. Ho quasi finito.

Pregavo adunque l'onorevole ministro di volermi dare una spiegazione e la spiegazione è questa. Come ho accennato, egli ha detto che non si è provveduto alle opere nuove perchè mancavano le iniziative degli enti locali.

Ora questi enti locali sono pronti, per quanto riguarda la parte tecnica, e se finora non hanno presentato domande al Ministero è perchè la legge prescrive che si debba unire, al progetto tecnico, anche il progetto finanziario. Ma questo non si può presentare se non c'è il regolamento, perchè noi non conosciamo in che modo dobbiamo comportarci, in quanto che la legge si mantiene sulle generali e rimanda tutto al regolamento; quindi non saprei come gli enti locali potrebbero presentare i progetti, i quali, per quanto riguarda il Piemonte, per la parte tecnica, sono completamente pronti.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Rispondo subito all'onorevole Di Robilant.

Io non ho inteso di far censura agli enti

locali; io ho detto che lo svolgimento di questo servizio sarà appoggiato alla iniziativa degli enti locali, tanto vero che, come oggi ha detto l'onorevole Morpurgo, il Comitato di Milano ha studiato ed io credo che stia per presentarlo, il progetto completo per i lavori, sebbene non sia ancora fatto il regolamento di questo importante servizio. Quindi non ho fatto alcuna censura; ho detto che lo sviluppo avvenire di questo importante servizio deve contare molto sull'iniziativa degli enti locali. E sarà mio orgoglio potere, col loro aiuto, attuare realmente, come mi auguro, le nuove opere così fervidamente attese. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

POZZI, *relatore*. A nome della Giunta generale del bilancio, non posso fare a meno di prendere la parola per appoggiare, come faccio cordialmente, le proposte e le raccomandazioni dei colleghi Sanjust e Morpurgo. Io ho inteso con vero compiacimento dalla bocca dell'onorevole ministro la dichiarazione e la breve ma chiarissima dimostrazione del come la navigazione interna non debba preoccupare per concorrenza alle linee dello Stato. La Giunta generale del bilancio è precisamente di questo stesso convincimento; il che non toglie però che da vari indizi si sia potuto con fondamento credere che ci sia effettivamente una grande corrente contraria, fondata su di una temuta concorrenza. Anche la Giunta del bilancio pensa come il ministro, che, specialmente per le merci povere e per le merci ingombranti, la navigazione interna sarà anzi il veicolo più pronto, più utile e conveniente, atto anche ad aumentare il traffico sulle ferrovie dello Stato. Quindi la Giunta del bilancio, come già ha avuto occasione di esprimere nella sua relazione, appoggia cordialmente le proposte e le raccomandazioni dei colleghi Sanjust e Morpurgo e prende atto con compiacimento dell'opinione dell'onorevole ministro intorno all'esclusione assoluta di qualsiasi timore o pericolo di concorrenza che la navigazione interna possa portare alle ferrovie dello Stato, alle quali anzi porterà, con lo sviluppo del traffico, un utile maggiore.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 120 rimane approvato nella somma di lire 2,500,000.

Capitolo 121. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale addetto alle opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili compresi nelle

opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, per memoria

Capitolo 122. Sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua (articolo 6, comma a, della legge 22 dicembre 1910, n. 919 e lett. a, n. 2, tabella C annessa alla legge medesima) (*Spesa ripartita*), lire 800,000.

Capitolo 123. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale addetto alle opere di sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua, per memoria.

Capitolo 124. Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria dipendenti dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293, (articolo 1 lett. k); 21 giugno 1906, n. 238 (articolo 2, lett. a); 29 dicembre 1907, n. 810 (articolo 1, lett. a) e 22 dicembre 1910, n. 919 [articolo 6, comma b e d e tabella C (lett. b n. 4 (parte) e 5, e lett. d n. 9)] (*Spesa ripartita*), lire 3,975,000.

Capitolo 125. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto ai lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria dipendenti dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238; articolo 1, lett. a, della legge 29 dicembre 1907, n. 810 e 22 dicembre 1910, n. 919, per memoria.

Capitolo 126. Sussidi per opere ai porti ed agli scali sui laghi e fiumi non parificati ai porti marittimi (articolo 100 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F), per memoria.

Capitolo 127. Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria — Concorsi e sussidi a termini degli articoli 98 e 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173, nn. 2, 15 e 19 della legge 7 luglio 1902, n. 304; provvedimenti relativi al buon regime dei fiumi e torrenti e sussidi ad opere idrauliche in virtù dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F (articolo 6, comma c, e tabella C, lett. c, n. 7 della legge 22 dicembre 1910, n. 919 e articolo 1 della legge 13 aprile 1911, n. 311) (*Spesa ripartita*); lire 2,550,000.

COTTAFAVI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. L'onorevole Cannavina, iscritto per parlare, non è presente. S'intende che vi abbia rinunciato.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Nuvo-
loni.

NUVOLONI. Le alluvioni del 1910 hanno recato gravissimi danni nella provincia di Porto Maurizio: strariparono alcuni torrenti e allagarono le campagne. Da quel-

'epoca si sono fatte pratiche per provvedere alle arginature di quei torrenti per evitare danni ulteriori.

Queste pratiche, non so il perchè, per un poco di tempo, o perchè i nostri uffici del Genio civile sono rimasti privati di personale, o per altri motivi, hanno ritardato moltissimo.

Quelle popolazioni reclamano che per riparare i danni avvenuti e perchè ulteriori danni non avvengano, si proceda al più presto allo studio delle pratiche che riguardano le arginature di questi torrenti e di questi fiumi. Cito fra gli altri l'Argentina, il Prino, l'Armea e il Nervia.

Anche altri danni derivanti dalle alluvioni si sono verificati: ci sono state strade molto danneggiate alle quali occorrerebbero riparazioni; i comuni sono impensieriti per questo ritardo nel provvedere, sia sulle domande di sussidio, sia sulle domande di mutui.

Pregherei l'onorevole ministro di dirmi una parola che rassicurasse quelle popolazioni e di farmi sapere a che punto si trovano precisamente gli studi delle pratiche concernenti questi lavori.

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

COLONNA DI CESARO. Il comune di Giardini in provincia di Messina è gravemente minacciato da un torrente, dal quale ha anche subito un'alluvione due mesi prima del terremoto del 1906.

Allora il Governo iniziò gli studi per vedere in qual modo potesse venire in aiuto al comune stesso per difendere l'abitato da ulteriori danni.

Senonchè per il disastro maggiore che sopravvenne, questi studi si perdettero non so in quale cassetto del Ministero e mai più vennero alla luce.

Già due volte ho fatto presente all'onorevole Sacchi questa condizione di cose, e sono già due volte che egli ha promesso che farebbe iniziare la pratica, senza però che quello studio sia stato mai iniziato. Mi sapeva male lasciar passare quest'occasione senza provocare una terza volta almeno la stessa dichiarazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cottafavi.

COTTAFAVI. Non è la prima volta che, parlando sul bilancio dei lavori pubblici, mi sono interessato del serbatoio Grisanti, che riguarda il territorio della provincia di Reggio Emilia ed anche quello della provincia di Parma.

È questa un'opera di grandissima importanza, la quale merita che il Governo se ne occupi con amore.

Le pubbliche amministrazioni si sono mostrate favorevoli, e hanno presto sottoscritto quanto era stato loro richiesto, nè il Governo si è mai mostrato contrario.

Pertanto occorrerà togliere quegli ostacoli, più artificiosi che altro, più di interesse personale che altro, i quali possono ritardare un'opera di tanta utilità.

Come l'onorevole ministro sa, si tratta di parecchie migliaia di ettari di terreno che verrebbe fertilizzato. Noi abbiamo una coltivazione intensiva, ma manchiamo assolutamente di irrigazioni. Quantunque abbiamo canali già pronti, già costruiti da secoli, tuttavia vi è la scarsità dell'acqua, appunto perchè non è utilizzata mediante serbatoi che gli stessi canali (qualeuno supera i 70 chilometri di lunghezza) non riescono a soddisfare per i bisogni dell'agricoltura.

Vorrei che il ministro trovasse il modo di coordinare gli sforzi delle pubbliche amministrazioni e dei privati sotto la sapiente guida del Ministero dei lavori pubblici, per quest'opera, che forse all'Esercizio dello Stato costerà assai meno di quello che renderà, per l'aumento che ne verrà ai redditi, e quindi anche ai cespiti dell'entrata dello Stato: costerà assai meno, ho detto, di quel che renderà, e porterà una grande utilità a due importantissime plaghe veramente benemerite dell'agricoltura nazionale.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. All'onorevole Nuvoloni posso assicurare che da tempo già è stato dato incarico all'ufficio del Genio civile di Porto Maurizio di provvedere agli studi per la classificazione in terza categoria dei fiumi Argentina, Prino e Nervia. Quell'ufficio ha dovuto studiare se si dovesse considerare tra questi anche il fiume Cervo, per aderire alle richieste degli enti locali. Si sono rivolte continue premure perchè sieno presentate le proposte occorrenti, ed anche con rapporto del 5 corrente io ebbi assicurazione che saranno presto presentate.

Non dubiti, onorevole Nuvoloni io vigilerò per questo.

All'onorevole Colonna di Cesarò io non posso dire sul momento quale particolare ragione vi possa essere stata per essersi ritardata la esecuzione del progetto che riguarda i danni del comune di Giardina.

Esaminerò la cosa e cercherò di sollecitarla.

L'onorevole Cottafavi ha raccomandato, ma egli sa che non vi era bisogno di questa raccomandazione, l'opera del Grisanti, che è di una immensa utilità, ma per troppo vi sono state delle ragioni derivanti dai precedenti della concessione che hanno intralciata l'effettiva realizzazione dei lavori. Io per mio conto sarò il migliore alleato delle amministrazioni provinciali interessate per risolvere la questione: ed ho incaricato valorosi funzionari di verificare lo stato delle cose e proprio ciò che è possibile fare.

Del resto l'onorevole Cottafavi sa già quanto io sia sollecito di quelle opere, e l'ho dimostrato anche presentando pochi giorni or sono un disegno di legge, che presto potrà essere esaminato dagli Uffici della Camera, intorno a queste grandi opere di ritenute e di laghi artificiali.

Egli dunque può comprendere quale sia il mio sentimento in tale materia; anche privatamente abbiamo parlato di queste opere e quindi egli non dubiti del mio interessamento a loro riguardo.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 127 rimane approvato in lire 2,550,000.

Capitolo 128. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto alle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria, per memoria.

Bonifiche. — Capitolo 129. Opere di bonificazione di 1ª categoria dipendenti dal testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195, e dalle leggi 7 luglio 1902, n. 333, 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lettera g), 5 aprile 1908, n. 126 (articolo 1, lettera c), 24 dicembre 1908, n. 747 (articolo 2), 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 1, lett. f), 13 luglio 1910, n. 466 (articolo 51 e tabella A, lett. a, n. 7), 22 dicembre 1910, n. 919 (articolo 1 comma 4) e 13 aprile 1911, n. 311, (articolo 1) (*Spesa ripartita*), lire 6.800,000.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Fumarola.

FUMAROLA. Consenta la Camera che io dica qualche parola su questo capitolo che riflette le bonifiche, per quanto l'argomento sia stato già ampiamente trattato in altre occasioni innanzi a questa Assemblea. Esso è importante, non tanto per la cifra che per esso grava sul bilancio dello Stato, quanto per un complesso di problemi igienici ed economici che vi si connettono; e io debbo fare due soli rilievi e rivolgere

una viva raccomandazione all'onorevole ministro.

Rivolgo prima di tutto all'onorevole ministro dei lavori pubblici l'espressione del mio entusiasmo più vivo e della mia ammirazione sincera e profonda per il modo col quale egli ha tenuto in questo campo fede alle sue promesse e col quale egli ha curato la soluzione del problema importantissimo delle bonifiche che egli giustamente definiva due anni or sono come il mezzo di conquista civile di nuovi lembi del territorio nazionale.

Egli ha presentato un nuovo disegno di legge alla Camera, che tra giorni dovrà occuparsene, disegno di legge che mira ad affrettare i provvedimenti per le opere di bonifica di prima categoria e che io auguro con viva fede raccolga presto il suffragio unanime della Camera.

Esso è benefico soprattutto per una parte d'Italia che ne sente il maggiore bisogno; intendo parlare del Mezzogiorno dove ancora esistono grandi estensioni di terre sottratte all'agricoltura redentrice, dove ancora il latifondo non è spezzato e dove ancora, specialmente presso l'Adriatico e l'Jonio, esistono immensi stagni immobili che attossicano l'aria.

Con questo disegno di legge l'onorevole ministro ha cercato di provvedere alla grande quantità di zone malariche che ancora restano da bonificare.

Infatti dal 1862 ad oggi appena mezzo milione di ettari di zone malariche è stato bonificato e restano ancora da bonificare altri 300 mila ettari di prima categoria oltre le estensioni di terreno che riguardano paludi di categoria inferiore.

L'argomento dunque è così importante che ha costretto l'onorevole ministro a occuparsene; ma nell'acuta e intelligente relazione dell'illustre collega onorevole Pozzi, che per me è stata fonte di utili ammaestramenti, è messo in rilievo un fenomeno sul quale anch'io invoco l'attenzione del Governo, il fenomeno cioè che malgrado si riscontrino una discreta discesa nella quantità dei residui attivi dal 1° luglio 1911 sulle somme stanziare per soddisfare ai bisogni delle bonifiche, nondimeno esistono ancora residui per somme rilevanti.

Si tratta di parecchi milioni che risultano non spesi per queste opere di natura così essenziale ed urgenti; appunto su questo fenomeno io richiamo tutta la sua attenzione, onorevole ministro.

Quando ella, col suo patriottismo e con

la sua grande fede nei destini della patria, presenta un disegno di legge così importante col quale chiede nuovi fondi nella misura di trentadue milioni, dei quali gran parte vien destinata per bonifiche nel Mezzogiorno, e pensa che vi sono ancora molti milioni di stanziamenti non spesi, non può non accorgersi come debba esservi qualche cosa, che ostacola l'attuazione dell'opera, qualche cosa, che impedisce che si realizzino il sogno, il desiderio, l'aspirazione di tutti.

Ciò, che soprattutto occorre correggere, è l'organismo amministrativo. Gli organi dello Stato si rivelano incapaci non per deficienza di valore, ma per deficienza di forza, per mancanza di personale a provvedere a questo grande bisogno. Gli organi dello Stato, ossia gli uffici del Genio civile che debbono preparare i progetti e invigilarne la esecuzione, sono assolutamente insufficienti al bisogno e quindi chiedo che l'onorevole ministro, il quale si è proposto la soluzione del problema, voglia esaminare gli inconvenienti, che da questo stato di cose derivano.

Ho sentito l'altro giorno che egli, continuando ad attuare i suoi criteri rigidi e democratici di decentramento, intende addossare agli organi provinciali gran parte delle funzioni, ora affidate agli organi centrali. Veda dunque se non sia il caso di introdurre modifiche, che spianino la via al cammino.

Per citare un esempio, ricordo che tra le bonifiche di prima categoria, elencate fino dal 1882, riprodotte nella tabella annessa alla legge del 1886 e alla legge del marzo 1900, vi è una bonifica, che riguarda il circondario di Taranto.

Orbene, vi sono nove paludi, che formano l'articolo 34 di questo capitolo 129, per le quali sono preventivate due milioni di spese. Faccio osservare all'onorevole ministro che per una sola delle nove paludi, due milioni non bastano.

Veda se non sia il caso, quando avrà maggiori fondi a sua disposizione, di ripartirli in modo, che possano soddisfare i bisogni più urgenti; veda se non sia il caso di attivare le energie degli uffici provinciali e di integrare le forze manchevoli; veda di realizzare le speranze, che sono in lei riposte.

Ella, onorevole ministro, che trae le sue origini da una delle regioni più nobili, più prospere, più civili d'Italia, accrescerà così il numero delle sue benemeritenze verso il nostro Mezzogiorno. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Buonanno.

BUONANNO. Mi associo con tutto il cuore alle parole, rivolte dall'onorevole Fumarola al ministro Sacchi, per quanto ha fatto e si propone di fare per le nostre bonifiche.

Io però con minore speranza debbo ripetere alla Camera il solito ritornello: bonifiche, bonifiche, bonifiche; perchè, purtroppo, in questa mia triplice esclamazione si sintetizza il lamento di tutta la popolazione, che abita il bacino inferiore del Volturno, una popolazione disgraziata, che aspetta da secoli dall'opera bonificatrice non tanto la sua redenzione agricola ed economica, quanto la sua redenzione igienica, il rifiorire della salute, il miglioramento dei valori etnici di una razza generosa, insidiata quotidianamente dalla malaria.

Dell'importante problema avrei voluto discutere durante la discussione generale del bilancio, ma mi sono convinto che avrei dovuto ripetere, parola per parola, ciò che dissi durante la discussione del bilancio 1909-10, ciò che ripetei durante la discussione dell'altro bilancio, perchè in questi due anni non abbiamo fatto un solo passo avanti, anzi abbiamo fatto qualche passo indietro, perchè i soliti versamenti del fiume hanno, come sempre, invaso e danneggiato quelle opere frammentarie cominciate e non mai ultimate.

Oggi però, bisogna riconoscerlo, la cosa cambia completamente, e per merito assoluto dell'onorevole Sacchi, a cui ripeto ancora una volta una lode sincera.

Voi, onorevole Sacchi, avete ordinato il piano regolatore delle bonifiche, voi avete ordinato lo studio della cosiddetta bonifica integrale, non solo, ma avete fatto qualche cosa di più sostanziale e di più pratico: avete anche presentato, in data 5 marzo, quel disegno di legge cui ha alluso l'onorevole Fumarola, che stanziava venticinque milioni per le opere di bonifica di prima categoria, e sancisce alcune disposizioni per agevolarne l'effettuazione.

Quindi io, nella speranza che questa volta non si faccia, come per gli stanziamenti passati, in modo che queste somme suggestive, che sono comprese in questa legge dello Stato, siano stornate per bisogni che si reputano più urgenti del bilancio dei lavori pubblici, con questa speranza e con questa fiducia, mi limito a raccomandare alla be-

nevolenza dell'onorevole ministro dei lavori pubblici certi lavori più importanti.

Prima di tutto bisognerebbe accelerare l'esecuzione del progetto, già ultimato, per la botte di attraversamento del diversivo della campagna Vicana e per sollecitare la esecuzione della bonifica della campagna Vicana, di cui il primo tronco, già compiuto da diversi anni, non può funzionare se non si eseguisce la bonifica degli altri tronchi.

Questa è una bonifica importante che richiederà non meno di mezzo secolo, ed ecco perchè mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici, poichè la possibilità tecnica c'è, di far studiare dall'ufficio del Genio civile di Caserta un doppio ordine di progetti: quello della bonifica per colmata, e quello della bonifica per prosciugamento idraulico. E questa campagna Vicana dovrebbe essere bonificata a preferenza di tutte le altre, perchè dal 1830 fino al 1900, e cioè per oltre settant'anni, ha pagato allo Stato la famosa tassa di un carlino a moggio, cioè di 1.40 ad ettaro, e dopo settanta anni quella bonifica non è ancora iniziata.

Profitto poi dell'occasione per raccomandare all'attenzione dell'onorevole ministro che si completino le arginature del Volturno da Capua al mare nei tratti non ancora compiuti, perchè le ingenti spese sostenute fino dal Governo borbonico, per la colmata della bonifica a sinistra del Volturno, non possono aver nessun effetto, perchè il fiume rompe gli argini e rende inutile ogni azione bonificatrice.

Ed in ultimo mi permetto di raccomandare la bonifica dello stagno delle Bagnane, in tenimento di Castel Volturno, che trovandosi quasi vicino all'abitato è fonte continua di infezione malarica.

Onorevole ministro, vi raccomando caldamente questi lavori ed ho piena fiducia nella vostra buona volontà e nel valore oramai riconosciuto di tutti i funzionari addetti all'azienda delle bonifiche.

Onorevole Fumarola, è questione di sistemi: noi abbiamo funzionari, tanto nell'Amministrazione centrale, quanto nel Genio civile, valorosissimi, ma è il sistema che è sbagliato, perchè in tema di bonifica non facciamo che lavori incompleti, che fatti un anno sono resi inutili l'anno dopo, e quindi bisogna tornar da capo, perchè mancano i fondi o perchè manca il personale. Il valore adunque del personale è fuor di questione, perchè è oramai riconosciuto da tutti.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Scorciarini-Coppola e Berlingieri sono pregati di regarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

SCORCIARINI-COPPOLA. A nome della Commissione per l'esame dei decreti registrati con riserva, mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui decreti registrati con riserva dalla Corte dei conti dal n. 3 al 17 del Doc. II.

BERLINGIERI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: Aggregazione del comune di San Pietro in Guarano al mandamento di Cosenza. (895)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

S. riprende la discussione
del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Continuando nella discussione del capitolo 129 del bilancio dei lavori pubblici, ha facoltà di parlare l'onorevole Pasquale Libertini.

LIBERTINI PASQUALE. Prendo brevemente la parola per rivolgere una caldissima raccomandazione all'onorevole ministro relativamente alle bonifiche della Sicilia e specialmente a quelle che riguardano il prosciugamento del lago di Lentini.

L'onorevole ministro sa oramai quanto sia urgente quell'opera, sia nei rapporti igienici, sia nei rapporti agricoli. La Camera stessa nella discussione dei bilanci precedenti si è interessata di questi lavori ed ha stanziato fondi speciali per il compimento di queste opere; ma i fondi sono rimasti stanziati in bilancio e la malaria resta permanente nel lago Lentini.

Mi rendo perfettamente ragione delle difficoltà che hanno reso difficile l'esecuzione dei lavori progettati; e cioè quelle relative a certe pretese esorbitanti di talune ditte catanesi; ma questa non è una ragione plausibile perchè possa privarsi di un'opera tanto utile l'Agro lentinese.

L'onorevole ministro che in questi ultimi tempi ha saputo acquistarsi tanta benemerita da parte di quelle popolazioni facilitando ferrovie che da tanto tempo erano sospirate, renda completa ora l'opera sua sollecitando il compimento dei progetti, onde si possa venir presto all'esecuzione di un'opera tanto utile quanto urgente, nell'interesse dell'agricoltura, della popolazione e dell'igiene.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giacomo Ferri.

FERRI GIACOMO. Mi compiaccio dell'opera zelante, intelligente e previgente colla quale il Governo, in quest'ora difficile, con i poderosi e coraggiosi progetti di legge sulle nostre bonifiche, pensa alla salute ed al progresso del paese; giacchè queste sono le vere conquiste che accrescono veramente il territorio, la prosperità e la ricchezza della Nazione.

Ma nel mentre me ne compiaccio anche perchè ciò può valere a smentire in parte che le necessità del tesoro, causate dalla guerra, possono pesare sulle classi bisognose di lavoro e sullo sviluppo dei pubblici lavori, prego voi, a volervi curare con pari amore e zelo delle critiche condizioni di alcune bonifiche in esecuzione, specialmente di quella di Burana, per ciò che ha tratto alla costruzione del canale diversivo di Burana, che per errori evidenti allaga anzichè contribuire a prosciugare i più ubertosi terreni della provincia di Modena.

Molti lavori sono sospesi, altri in progetto sempre mutati, e il patrimonio dello Stato ne soffre per il gran numero di cause tutte perdute e per le molte indennità che deve pagare mentre le popolazioni disgregate protestano e soffrono.

Un vostro intervento coraggioso porterà vantaggio allo Stato e soddisfazione a quei cittadini reclamanti.

Occorre mandare sui luoghi persone che sappiano, che giudichino e che non abbiano precedenti, perchè illuminino sui provvedimenti radicali e definitivi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Guicciardini.

GUICCIARDINI. Profitto dell'occasione che mi offre questo capitolo per richiamare l'attenzione dell'onorevole Sacchi sul procedimento dei lavori del canale di Usciana che, come egli sa, fa parte della bonifica del palude di Fucecchio.

Questi lavori, da quando furono iniziati, hanno proceduto in un modo veramente singolare: ora col sistema della grande impresa capitalistica, ora col sistema delle piccole imprese cooperative, ora con grande intensità, ora con grande lentezza e sempre, di tempo in tempo, con improvvisi ed imprevedibili sospensivi e cessazioni!

Non debbo dire ora qui come un siffatto procedimento sia nocivo alla bontà dei lavori ed anche all'interesse stesso del pubblico erario. Lavori condotti in questa guisa finiscono sempre col riescire meno buoni

col riescire imperfetti, e col costare molto di più di quanto sarebbero costati se fossero stati normalmente condotti.

Ciò che debbo dire è che un siffatto procedimento si risolve, nell'atto pratico, in una continua offesa all'interesse ed alle legittime aspettative della classe operaia locale.

Più di una volta è accaduto che la classe operaia locale è rimasta disoccupata per l'improvvisa sospensione dei lavori; più di una volta è accaduto che è rimasta disoccupata perchè, lusingata dalla previsione della continuazione o della ripresa prossima dei lavori, ha rinunciato alla consueta annuale emigrazione temporanea; e non essendosi poi verificata la ripresa dei lavori, è rimasta priva sia del lavoro all'estero, sia di quello in paese.

L'onorevole Sacchi sa, che i lavori pubblici da noi adempiono un poco alla funzione cui serve la tassa dei poveri in Inghilterra, alla funzione cioè di mitigare gli effetti della disoccupazione.

Ma affinchè i lavori pubblici soddisfino questa loro funzione è necessario che si verificino due condizioni: una, che gli appalti siano regolati in modo che l'esecuzione dei lavori corrisponda al periodo della disoccupazione; l'altra, che i lavori siano eseguiti secondo un programma che permetta uno svolgimento regolare senza sbalzi e senza interruzioni improvvise, di guisa che le classi operaie possano prevedere per un tempo più o meno lungo, quali lavori si potranno fare, quale sarà il tempo della loro esecuzione, quale quello della loro sospensione.

A questo patto soltanto i lavori pubblici possono soddisfare alla loro funzione sociale.

Ora il procedimento dei lavori di Usciana prescinde completamente dall'una e dall'altra di queste due condizioni. Gli appalti si fanno in guisa che i lavori debbono eseguirsi ben sovente non nel tempo della massima disoccupazione, ma nel tempo della pleora dei lavori. I lavori poi procedono così irregolarmente, così saltuari che non è mai possibile far previsioni nè sulla loro continuità, nè sulla loro cessazione.

Non credo di dovere aggiungere altre parole per illustrare una tesi che ha in sé stessa le ragioni della opportunità e della giustizia.

Confido che l'onorevole ministro riconoscerà come i procedimenti che ho esposti siano contrari non solo alle ragioni dell'era-

rio e alle ragioni del tecnicismo ma altresì a quelle umanitarie in nome delle quali oggi più specialmente ho parlato; e ne traggio la speranza che egli vorrà darmi la promessa di rivolgere la sua mente alle opere dell'Usciana, le quali, per i principi che coinvolgono, sono degne della sua attenzione e dei suoi provvedimenti.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

POZZI, relatore. Dirò pochissime parole. La Giunta del bilancio non può entrare in tutti i particolari accennati dai colleghi, che hanno parlato su questo capitolo, però è opportuno che faccia un'osservazione sui tre argomenti venuti in discussione, sulla questione della bonifica, dei residui e del personale del Genio civile.

In sostanza la Giunta del bilancio non può non appoggiare le osservazioni e raccomandazioni fatte dall'onorevole Fumarola, che i lavori di bonifica siano condotti con piani organici.

Di ciò è tanto persuaso lo stesso ministro dei lavori pubblici, che ha presentato un disegno di legge *ad hoc*.

Che poi i residui debbano con ogni sforzo essere ridotti perchè gli stanziamenti corrispondano ai lavori che effettivamente si debbono fare, è anch'esso un principio sul quale non si discute.

Ma occorre che i colleghi si persuadano come ne è persuasa la Giunta del bilancio, che fino a quando, col completamento del personale del Genio civile non si renderà possibile la preparazione e l'esecuzione delle opere, il desiderio vivissimo di veder le opere eseguite e gli stanziamenti applicati alle opere stesse, rimarrà sempre insoddisfatto.

Ecco perchè la Giunta del bilancio non ha creduto di tacere su questo argomento ritenendo opportuno di appoggiare, lasciando da parte le questioni speciali, alle quali si sono riferiti i vari oratori, le osservazioni fatte in proposito dall'onorevole Fumarola.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. L'argomento delle bonifiche implica un sì grave interesse nazionale che, anche in questa sede di capitoli, è stato oggetto di una elevata e relativamente ampia discussione. E ciò si comprende, perchè le bonifiche sono collegate non solo agli interessi della produzione, ma anche ad interessi sociali, in quanto con grandi lavori di questo genere si può evitare che a volte, per le necessità

alle quali ha alluso l'onorevole Guicciardini, si debbano improvvisare dei lavori, per attenuare la disoccupazione, quasi a sostituire la tassa dei poveri.

Ringrazio tutti i colleghi e specialmente gli onorevoli Fumarola e Buonanno delle cortesi parole avute verso di me, e sono lieto che essi abbiano notata l'importanza del disegno di legge, che ho presentato giorni fa su questa materia, e che mi pare risponda, nei suoi concetti fondamentali, alle osservazioni che sono state fatte dagli onorevoli colleghi.

Il concetto fondamentale di quel disegno di legge è questo: favorire la concessione delle bonifiche in quelle parti d'Italia nei quali sussistono e funzionano da secoli organi locali che vi sono adatti, che vi hanno la tradizione, aiutandoli, ma attribuendo a loro l'esecuzione, e diluendo nel tempo quello che è il contributo dello Stato per rendere possibili non solo maggiori stanziamenti, ma anche il riversarsi delle maggiori energie dello Stato in quelle altre regioni del Mezzogiorno nelle quali non esistono questi enti, che secolarmente esistono nelle regioni settentrionali; e dove sarebbe assolutamente impossibile, far senza l'intervento dello Stato.

Infatti nel disegno di legge, presentato nella seduta del 5 marzo, essi possono vedere che si sono stanziati per le bonifiche del Mezzogiorno venticinque milioni, e leggendo la tabella A che è annessa al disegno di legge e che forma parte integrale appunto di questi stanziamenti, è notato come la maggior parte degli stanziamenti stessi sia per il Mezzogiorno.

L'onorevole Fumarola ha cortesemente notato come non si sia trascurato da parte mia di fare quello che era possibile per la nobile regione pugliese, e basterebbe notare che per le bonifiche delle Puglie si spende una proporzione notevole di ciò che si spende per tutta l'Italia.

Quindi nel complesso, tanto l'onorevole Fumarola quanto l'onorevole Buonanno vedranno che con questo disegno di legge non soltanto sono venute incontro alle loro giuste e nobili aspirazioni, ma ho fatto tesoro di quanto nelle passate discussioni del bilancio parecchi colleghi avevano proposto su questo importante servizio nazionale delle bonifiche.

Per le bonifiche di cui si è occupato l'onorevole Fumarola è in corso di studio il progetto di massima che potrà essere ultimato nel maggio prossimo venturo. Si tratta di un lavoro che concerne trentadue chilo-

metri quadrati di territorio e che importa una spesa di molti milioni, e quindi anche nel disegno di legge di cui ho fatto cenno poc'anzi, si è proposto di aumentare la spesa di un milione.

L'onorevole Buonanno ha richiamato alla mia attenzione la bonifica in corso di esecuzione nella provincia di Caserta, quella particolarmente denominata della Campagna Vicana.

È stato eseguito il primo tronco del diversivo destinato a portare la torbida per formare il basofondo. Nel prossimo esercizio si procederà alla costruzione del secondo tronco e gli studi del progetto, che importa la spesa di un milione e mezzo circa, sono già molto avanti. L'ufficio del Genio civile di Caserta ha promesso di presentarli dentro aprile. Per affrettare la bonifica della Campagna Vicana sono stati fatti degli studi di massima per aggiungere al sistema della colmata quello dell'esaurimento meccanico.

La Commissione tecnica centrale delle bonifiche ha pronunciato il suo parere favorevole, quindi verranno iniziati subito gli studi necessari per compiere il progetto di legge; e l'ufficio del Genio civile di Caserta sta studiando anche il progetto per completare l'arginatura del Volturno, da Capua al mare per i tratti indifesi. Appena saranno presentati i progetti e fatta la prescritta istruttoria, saranno autorizzati gli appalti.

Per l'attraversamento del diversivo Vicano colla botte a sifone e per altri lavori dei quali ha parlato l'onorevole Buonanno, il progetto per l'importo di 480 mila lire è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici ed ora si trova presso l'ufficio di Caserta, che vi ha apportato alcune modificazioni in relazione ad osservazioni fatte dall'ufficio tecnico di revisione.

Appena sarà restituito, si sentirà il Consiglio di Stato e si disporrà l'appalto. Intanto però, prevedendosi l'insufficienza dei fondi autorizzati per eseguire questi lavori e gli altri in studio, con lo stesso disegno di legge, si è proposto di autorizzare la maggiore spesa di 2,010,000 lire in aggiunta.

L'onorevole Pasquale Libertini ha parlato delle bonifiche della Sicilia. Egli sa che, per dare a quelle bonifiche il più sollecito impulso, ho affidato il lavoro ad un valeroso funzionario, il Perilli, che lo ha ottimamente compiuto.

Ora coi nuovi fondi che si potranno mettere a disposizione delle bonifiche si farà

tutto ciò che è possibile per entrare nel periodo dell'esecuzione. Intanto ecco lo stato di fatto attuale:

Per la piana di Catania è in corso di pubblicazione un primo progetto; per la sistemazione montana del torrente Buttacena per la palude Cigli, in relazione alla risoluzione di contratti stipulati coll'impresa assuntrice dei lavori, si devono compilare i progetti per i lavori; pel pantano di Lentini, l'ufficio di Siracusa attende alla compilazione di un nuovo progetto secondo la proposta dell'ispettore compartimentale.

Per la pianura di Bucacheni si studia il progetto di massima e infine per le paludi Lisimene è pronto il progetto per il piano di bonifica che importa 1,130,800 lire e, nel medesimo esercizio, saranno appaltati i lavori.

L'onorevole Giacomo Ferri, che pur ha voluto ricordare il mio desiderio di fare, ed io lo ringrazio vivamente, si è occupato della bonifica di Burana e precisamente di quella a destra del diversivo modenese, dove vi sono, fra gli altri canali di scolo, quello della Vallicella e del Dogaro, che non sono capaci di contenere le acque che vi vengono dai territori in esso scolanti. Da questo stato di cose derivano parecchi danni e sono già venuti al Ministero parecchi ripetuti reclami perchè specialmente si domanda la sistemazione di questi scoli ed anche il Ministero e la prefettura di Modena hanno appoggiato queste richieste, anche per calmare l'agitazione che vi è tra gli interessati e per cercare di dar lavoro alla classe operaia.

L'ufficio del Genio civile di Modena ha manifestato l'avviso che non sia opportuno tecnicamente limitare le opere da eseguire allo scolo della Vallicella, che è quello più vivamente richiesto dagli interessati, ma invece convenga predisporre un programma di lavori inteso alla sistemazione di tutti gli scoli a destra del diversivo modenese ed ha concluso che, salvo ogni decisione sulla competenza della spesa, che in parte dovrebbe gravare sul consorzio, tali proposte siano esaminate da un'apposita Commissione di ispettori superiori del Genio civile.

Certo una soluzione si impone, tanto per dare soddisfazione alle richieste dei reclamanti quanto anche per eliminare le spese che lo Stato va continuamente sostenendo per indennizzi che si liquidano sia in via amichevole, sia in via contenziosa.

Perciò ho creduto opportuno che una Commissione di funzionari superiori del Genio civile, tenendo conto dei bisogni delle regioni, quali risultano da un esame della località, ed anche delle necessità tecniche già riconosciute nelle varie controversie amministrative e giudiziarie, mi prepari un programma di lavori nell'intento di dare alla bonifica di Burana l'assetto definitivo e portarla all'efficienza che le spetta.

L'onorevole Guicciardini ha parlato di un'altra bonifica: quella di Fucecchio.

Credo che egli possa attestare che è stata sempre in me la buona volontà di provvedere, tanto nell'interesse dell'opera quanto nell'interesse di quelle classi lavoratrici, di cui egli da molto tempo e molto calorosamente ha assunto la tutela.

Parecchie volte egli ha fatto premure sopra di me, appunto perchè il bisogno di questi lavoratori era grande; e mi ha fatto presente come questi lavori fossero i soli che potessero attenuare i mali della disoccupazione di quei lavoratori.

E purtroppo ciò è vero, ma è vero altresì che, per quanto si desidera di venire in aiuto delle classi lavoratrici, non si può prescindere dalle esigenze tecniche dei lavori; e molte volte si lamentano interruzioni, le quali sono assolutamente superiori alla volontà degli uomini e non derivano dall'insufficienza o dal ritardo nell'adempiere, ma dalle necessità tecniche di opere così importanti e gravi e talvolta anche da franamenti, scoscendimenti e mutamenti improvvisi che obbligano a sospendere lavori che si credeva potessero essere iniziati.

Ora i lavori di bonifica del Fucecchio sono in corso: sono stati appaltati per un milione 300 mila lire i lavori del canale Usciana, e là sono sorte controversie con l'impresa Antico, si è venuti alla risoluzione del contratto, e per la contestazione relativa si è conclusa una transazione.

Dopo lo scioglimento di quell'appalto i lavori si sono eseguiti a mezzo delle cooperative per un importo di lire 180 mila.

Recentemente è stata disposta la consegna dei lotti terzo e quarto per un complessivo importo di lire 120 mila.

Non sono che pochi giorni, e l'onorevole Guicciardini sa come io mi sia occupato per sollecitarlo.

Sono in corso d'istruttoria altri due progetti per i lotti 1-bis e quinto, che sono quelli per cui l'onorevole Guicciardini mi ha sollecitato, dell'importo complessivo di lire 130 mila.

Inoltre in seguito al crollo della vecchia cateratta di monte Calzoli si è provveduto alla costruzione di un nuovo edificio con cateratta alla bocca di Usciana. E questo è quasi compiuto.

Quindi l'onorevole Guicciardini, il quale può attestare che per quanto è dipeso dalla mia buona volontà e da quella degli uffici da me dipendenti si è cercato di fare il possibile, e che soltanto cause d'ordine superiore hanno impedito di attuare con maggior larghezza quelle provvidenze che egli invocava, l'onorevole Guicciardini può confidare nel mio interessamento ed essere sicuro che io proseguirò a dare ogni mia sollecitudine per provvedere non solo alle necessità dei lavori, ma anche ai bisogni di quelle classi lavoratrici, le quali davvero non possono altrimenti trovare occupazione e dovrebbero ricorrere alla emigrazione. *(Bene!)*

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni rimane approvato il capitolo 129 nella somma di 6 milioni e 800 mila lire.

Capitolo 130. Annualità da pagarsi per opere di bonificazioni già concesse ai consorzi, in dipendenza della tabella II del testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195 (*Spesa ripartita*), lire 1,188,000.

Capitolo 131. Somme a disposizione dell'Amministrazione (leggi 22 marzo 1900, n. 195, 7 luglio 1902, n. 333 e 30 giugno 1909, n. 407) (*Spesa ripartita*), lire 1,500,000.

Spese generali per le bonifiche. — **Capitolo 132.** Indennità di alloggio agli ufficiali di bonifica e corrispondente soprassoldo giornaliero ai guardiani (*Spese fisse*), lire 50,000.

Capitolo 133. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche, lire 312,000.

Capitolo 134. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche (*Spese fisse*), lire 200,000.

Capitolo 135. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche, lire 50,000.

Capitolo 136. Assegni mensili al personale avventizio in servizio delle bonifiche (*Spese fisse*), per memoria.

Capitolo 137. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale av-

ventizio in servizio delle bonifiche, per memoria.

Testo unico di legge 10 novembre 1905, n. 647, articolo 1, lettera h, della legge 6 giugno 1907, n. 300, e articolo 1, lettera d della legge 5 aprile 1908, n. 126. — **Capitolo 138.** Costruzione di strade comunali occorrenti al bonificamento dell'Agro romano e retribuzione ai condannati impiegati nella costruzione delle medesime (articolo 35 della legge 10 novembre 1905, n. 647). lire 300,000.

Opere marittime. — **Capitolo 139.** Opere marittime dipendenti dalle leggi 14 luglio 1889, n. 6280; 17 giugno 1892, nn. 279 e 281; 2 agosto 1897, n. 349; 25 febbraio 1900, n. 56; 19 giugno 1902, n. 275; 27 dicembre 1903, n. 514; 13 marzo 1904, n. 102; 30 giugno 1904, n. 293; 8 luglio 1904, n. 351; 14 luglio 1907, n. 542; 12 giugno 1910, n. 297; 13 luglio 1910, n. 466 (articolo 49, lettera a e articolo 51, tabella A, lettera a, n. 4); 12 marzo 1911, n. 258 (articoli 1 e 2) e 13 aprile 1911, n. 311 (articolo 1 e articolo 15, lettera m) (*Spesa ripartita*), lire 15,500,000.

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

SANJUST. L'onorevole ministro sa bene che nella provincia di Cagliari vi sono parecchie opere marittime, che sono fra quelle considerate dalle leggi, considerate in questo capitolo. Fra le più importanti è il porto di Cagliari; porto che, nel piano regolatore dei porti e nel grande progetto di legge relativo alla sua esecuzione, figura per circa 3 milioni, i quali sono divisi fra il prolungamento dei due moli, l'allargamento della calata davanti alla via Roma e la nuova costruzione di una calata detta di Sant'Agostino, la quale ha adesso un piccolo pescaggio di soli tre metri e dovrebbe essere portata ad otto metri di profondità.

Mi permetto di osservare all'onorevole ministro, come, di tutti questi lavori tutti urgenti, uno sia urgentissimo ed è quello che si riferisce alla banchina di Sant'Agostino. Il relativo bacino si trova di fronte alla stazione delle ferrovie Reali Sarde presso i binari che portano i vagoni di merci da quella stazione al porto. Non vi si possono attraccare i grossi bastimenti appunto per il tenue pescaggio della banchina e quindi è indispensabile che quei muri di sponda siano rifatti al più presto, come il progetto prevede, e siano rifatti con la profondità occorrente.

Il porto di Cagliari ha 350 mila tonnellate di movimento annuo. È un porto in continuo incremento, perchè fornisce tutta

la parte meridionale della Sardegna. È il porto più importante dell'Isola. Per conseguenza è assolutamente necessario che questo importante approdo sia perfezionato al più presto, nell'interesse del commercio di tutta l'isola.

Mentre raccomando caldamente all'onorevole ministro questo stanziamento, non posso a meno di considerare nella sua figura generale il problema delle opere marittime.

Le opere marittime che la legge prevede (parlo dell'ultima legge, quella del piano regolatore dei porti) ammontano a 136 milioni circa.

È noto come in questi ultimi anni, per numerosissime ragioni che io adesso non voglio ripetere, le opere previste dalla legge non si sono eseguite con quella regolarità, rapidità e perfezione, con la quale avrebbero dovuto essere condotte.

Ora, se ragioni imprescindibili di tesoro impediscono di accrescere gli stanziamenti relativi alle opere marittime, io prego l'onorevole ministro di considerare se non sia il caso di rivolgersi al sistema che si segue adesso in America ed in alcune parti d'Europa: concedere, cioè, i porti all'industria privata sotto determinate condizioni con un canone annuo da stabilire. Non dico che si faccia questo in tesi generale; ma si può sperimentare il sistema in uno o due casi più tipici per vedere se, dopo applicato da noi, possa portare buoni frutti.

A questo proposito osserverò come una recente pubblicazione, fatta in Francia da uno studioso di opere marittime, abbia constatato che, per mettere in ordine gli arredi marittimi di quei porti, in modo che corrispondano alle nuove esigenze del commercio internazionale, occorrerebbe una spesa immediata di un miliardo e mezzo. E di fronte a questa enorme spesa, l'autore di quel pregevolissimo studio osserva che anche in Francia si potrebbe sperimentare l'applicazione del nuovo sistema.

Per conseguenza lo studio delle modalità e dei casi particolari nei quali quel sistema possa essere applicato, potrebbe valere a risolvere il problema dei lavori di grande entità che non possono essere fatti coi mezzi di cui il tesoro attualmente dispone.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Stefano.

Pregherei gli oratori di stare agli argomenti ai quali veramente si riferiscono i singoli capitoli.

DI STEFANO. Debbo con piacere constatare che, in questo bilancio, per la prima volta, dopo la legge del 1907, si stanziava una cifra destinata all'ampliamento del porto di Palermo, alla costruzione di banchine ed allo scavamento del fondo del porto attuale.

Questo mi dimostra che tutte le questioni tecniche sono state risolte, e che, finalmente aviamo un principio d'esecuzione quei lavori che sono indispensabili perchè il porto di Palermo risponda alle esigenze del suo commercio.

Delle lire 7,600,000, che erano state stanziata nella legge del 1907, è pur vero che al numero 38 di questo capitolo 139, se ne stanziavano solamente 700 mila; ma io mi accontento della cifra stanziata, perchè so bene che, stanziandone una maggiore, non si arriverebbe a spenderla.

Però vorrei sapere dall'onorevole Sacchi, che ha mostrato d'interessarsi, veramente, delle condizioni del porto di Palermo, se, al più presto, saranno indetti gli appalti per eseguire questo lavoro, perchè non basta che le 700 mila lire siano stanziata; è necessario che si diano gli appalti, affinché il lavoro sia incominciato subito.

L'onorevole Sacchi sa bene, che, attualmente, nel porto di Palermo, per la poca profondità dello specchio acqueo, non possono avvicinare i vapori di grande tonnellaggio.

Spesso avviene che si attende l'arrivo di un vapore di grande tonnellaggio, sperando che possa fermarsi a Palermo; allora tutte le mercanzie che devono caricarsi, si mettono sulle banchine del molo; ma poi il vapore, o per le condizioni del tempo o per quelle del porto, non può entrare, le mercanzie si rovinano, ed il commercio di Palermo ne viene a soffrire grandemente.

Pertanto, tutto l'avvenire del commercio di Palermo dipende dalla prontezza con cui saranno eseguiti i lavori, che si debbono fare per l'ampliamento del porto attuale, insufficiente ed inadatto ai bisogni del commercio ed alle navi di grande tonnellaggio.

Lei, onorevole Sacchi, sa quante premure, individualmente e collettivamente, si sono fatte per affrettare questi lavori. Da parecchi anni, io stesso non ho trascurato di sollecitare i vari ministri per conseguire l'attuazione di questo supremo interesse della città di Palermo, che tanti sacrifici ha fatto ed altri ancora è pronta a fare, pur di avere un porto, che risponda alle esigenze della navigazione e del commercio.

Spero, pertanto, che lei onorevole Sacchi, m'assicurerà che, al più presto, potranno essere indette le aste, affinché i nuovi lavori del porto di Palermo siano, una buona volta, incominciati.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Oria.

D'ORIA. Brevissime parole, anche perchè son convinto che, almeno in questa materia, *repetita juvant*.

Onorevole ministro, voglio fare appello alla vostra autorità ed alla vostra solerzia, perchè richiamiate all'attività ed alla diligenza che le convengono una Commissione che fu istituita dai vostri predecessori, con intento lodevole: la Commissione per l'arredamento dei porti. Questa Commissione, fors'anche perchè presieduta da un illustre funzionario che, in questi ultimi tempi, è stato affaccendato in altre materie ed ha avuto altre preoccupazioni, non ha sbrigato il suo lavoro con quella stessa sollecitudine che era nelle nostre speranze, allorchè fu costituita per le proposte relative al completamento dei servizi portuali, specie ferroviari.

Cito un fatto solo. Per un porto dell'Italia settentrionale, quello di Spezia, poichè da molto tempo s'invocavano indarno i lavori per la messa in opera di binari necessari per utilizzare a favore del commercio e della navigazione il molo ormai costruito da alcuni anni, la Camera di commercio, con esempio fra noi più unico che raro, propose alle Ferrovie di Stato di anticipare la spesa per la posa dei binari e delle aste di manovra, sperando così di vincere gli ostacoli e i ritardi tanto dannosi.

Orbene, le Ferrovie, fin dal principio dell'anno scorso, risposero di non potere accettare quest'offerta, perchè il progetto per l'ampliamento della stazione del porto era stato completamente da esse redatto, ma trasmesso al Ministero dei lavori pubblici, per l'accettazione anche nei riguardi della spesa.

Ora la Direzione delle opere marittime a sua volta trasmise, fin dal mese di febbraio, a questa Commissione d'arredamento il progetto, con il lodevole scopo di conciliare con una razionale sistemazione le esigenze del servizio e del commercio locale; ma fino al dicembre scorso e forse ad oggi questa Commissione non si è pronunziata o non l'ha restituito.

Io credo che in analoghe condizioni si trovino altri porti per identiche ragioni.

Confido pertanto che il ministro vorrà

anche su questo punto dimostrare tutta la sua energia, richiamando chi di dovere ad una maggiore solerzia, conscio di tutta l'importanza che hanno questi lavori di arredamento che, come pure con lodevole costanza il relatore va ripetendo nelle sue relazioni, sono tanta parte dello sviluppo dei nostri porti, che sono a loro volta il più grande coefficiente della ricchezza nazionale.

PRESIDENTE. L'onorevole Salvatore Orlando ha facoltà di parlare.

ORLANDO SALVATORE. Debbo rivolgere una semplice raccomandazione intorno alla necessità di sollecitare i lavori della Commissione per gli arredamenti portuali, in quanto nel porto di Livorno, salvo una grue, siamo completamente mancanti di ogni arredo portuario, e cioè macchine e tettoie.

A Livorno siamo, come a tutti è noto, nel periodo di trasformazione del lavoro a mano in lavoro meccanico; ma questa lotta intrapresa largamente non potrà portare al risultato al quale tutti aspiriamo se il Governo non provvede, a norma della legge del 14 luglio 1911. È quindi necessario (ed in questo unisco la mia preghiera a quella dell'onorevole D'Oria) che sieno sollecitati i lavori dalla Commissione d'arredamento, la quale, oltre che alle macchine, deve anche rivolgere i suoi studi alle tettoie, le quali mancano assolutamente in quasi tutti i porti italiani, tettoie le quali sono veramente la chiave del movimento e del collegamento vero tra il traffico ferroviario ed il movimento marittimo.

Non aggiungo altro.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Onorevole Sanjust, io non entrerò a parlare della questione troppo grave e troppo nuova, possiamo dire per noi almeno, riguardante le concessioni in materia di porti: l'onorevole Sanjust riconoscerà certamente che non è questa la sede per poterne parlare; ad ogni modo è un indirizzo di Governo che va fuori del campo della competenza del ministro dei lavori pubblici e non sarei nemmeno autorizzato ad esporre alcuna idea in proposito, perchè trattasi di materia che dovrebbe prima essere esaminata insieme con i colleghi del Gabinetto.

Ma per quanto riguarda le opere particolari di cui egli si è occupato, posso dirgli che l'ufficio del Genio civile di Cagliari ha compilato il progetto esecutivo dei lavori di complemento del molo e delle calate di

quel porto, che ammontano a lire 2,350,000, ma i lavori non si sono potuti ancora appaltare. Però l'onorevole Sanjust ha chiesto uno stralcio, cioè che dal progetto sia stralciata la parte che riguarda il rifacimento delle banchine di Sant'Agostino per l'ammontare di 480,000 lire, e per lo stralcio si sono date le opportune disposizioni all'ufficio.

L'onorevole Sanjust ha chiesto anche che siano impiantate tre grue in quel porto, una di venti tonnellate e due di cinque. Per la prima è stato già compilato dal Genio civile il progetto, che dopo il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici è stato trasmesso al Consiglio di Stato; per le altre due bisognerebbe disporre la compilazione dei progetti.

L'onorevole Di Stefano si è occupato del porto di Palermo, che è interesse, non solo di Palermo, ma un grande interesse nazionale, ed egli sa come io non mi sia certamente rifiutato, per quanto stava in me, anche a dare impulso ad un altro ordine di lavori che riguardavano la città di Palermo e le sue esigenze, specialmente stradali; egli sa quanto io, recentemente, mi sia occupato di questo con buon volere.

L'ufficio del Genio civile ha compilato tre progetti per i lavori di quel porto, il primo per la costruzione del molo di difesa per l'ammontare di 5,925,000 lire e l'istruttoria di questo progetto è ultimata.

Un secondo progetto per la costruzione della banchina fra il bacino di carenaggio e lo scalo di alaggio per l'ammontare di 200 mila lire. Su questo venne richiesto il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Infine vi è un terzo progetto. L'ufficio ha assicurato che fra breve avrebbe trasmesso quello della costruzione della banchina alla diga.

Finora, è un fatto, non si era provveduto all'appalto di opere dell'ammontare di circa sei milioni, rispetto alla disponibilità del bilancio; ma io sono lieto di constatare che l'autorità comunale di Palermo ha espresso il proposito di studiare la possibilità di eseguire le opere e di anticipare la somma, che essa si procurerebbe con una opportuna operazione finanziaria; ed io ho già risposto al sindaco di Palermo, assicurandolo che il Ministero sarà ben lieto di assecondare gli intendimenti di quel comune.

Anzi colgo questa occasione per additare ad esempio questa nobile iniziativa

della città di Palermo, inquantochè questo renderà molto più agevole, anche altrove, il provvedere a queste grandi necessità.

Quindi io credo che l'onorevole Di Stefano sarà lieto che io abbia rilevato con plauso questa iniziativa della città di Palermo.

L'onorevole D'Oria e l'onorevole Salvatore Orlando mi hanno raccomandato di richiamare e sollecitare i lavori della Commissione per l'arredamento dei porti.

Io accolgo la loro raccomandazione e cercherò di sollecitare i lavori di questa Commissione, a cui erano già stati mandati i progetti di quei lavori di cui hanno parlato l'onorevole D'Oria e l'onorevole Salvatore Orlando.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 139 s'intende approvato nella somma di lire 15 milioni e 500 mila.

Capitolo 140. Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormeggi e tonneggi, lire 30,000.

Capitolo 141. Lavori eventuali per i quali è deficiente o manca in bilancio lo stanziamento nei limiti di lire 30,000, lire 30,000.

Capitolo 142. Ampliamento dell'illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse, lire 10,000.

Capitolo 143. Costruzione e miglioramento di vie di accesso ai fari, lire 12,000.

Capitolo 144. Ampliamento e sistemazione di fabbricati dei fari, lire 10,000.

Capitolo 145. Studi di progetti per opere non ancora autorizzate da leggi - Spese di stampa e causali per servizio marittimo, lire 20,000.

Concorsi e sussidi per opere marittime. —

Capitolo 146. Sussidi per opere ai porti di 4ª classe e per conservazione di spiagge (articolo 321 della legge 20 marzo 1865, numero 2248 allegato F e articolo 39 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095), lire 54,000.

Capitolo 147. Concorso dello Stato per opere straordinarie nei porti di quarta classe di 2ª categoria (articolo 23 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095), per memoria.

Spese generali per le opere marittime. —

Capitolo 148. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle opere marittime, lire 114,000.

Capitolo 149. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime (*Spese fisse*), lire 280,000.

Capitolo 150. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime, lire 40,000.

Capitolo 151. Assegni mensili al personale avventizio addetto alle opere marittime (*Spese fisse*) *per memoria*.

Capitolo 152. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto alle opere marittime, *per memoria*.

Strade ferrate, tramvie, automobili. — Capitolo 153. Anticipazione di spese per provvedimenti d'ufficio a norma degli articoli 255 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F e 16 della legge 16 giugno 1907, n. 540, *per memoria*.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Samoggia.

SAMOGGIA. Desidero soltanto di ricordare all'onorevole ministro la promessa che egli fece lo scorso anno quando si discuteva questo bilancio.

Il collega Sichel, anche per incarico mio, gli ricordò (e ne ottenne anche un affidamento) che tra pochi mesi la convenzione vigente con la Società Veneta per l'esercizio della ferrovia Parma-Suzzara stava per scadere alla fine di un certo periodo, entro il quale si poteva procedere al riscatto.

Ora nello scorso anno il ministro promise che avrebbe studiato se vi era la possibilità e la convenienza di aggregare questa ferrovia al rimanente della rete ferroviaria di Stato, passandola in proprietà dello Stato stesso.

Io vorrei, per quanto l'argomento entri in questo capitolo incidentalmente, che il ministro mi desse affidamento che questi studi non solo sono stati iniziati, ma hanno anche qualche possibilità di riuscire, nelle loro conclusioni, conformi ai voti espressi non soltanto dalle amministrazioni delle provincie interessate, ma anche dalle popolazioni.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Non posso dare qui una risposta esauriente, tanto più che non siamo in materia ferroviaria. Ma mi auguro che gli studi possano dare risultanze conformi ai desiderii di cui ha fatto cenno l'onorevole Samoggia.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 153 s'intende approvato *per memoria*.

Capitolo 154. Sovvenzione alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico (articolo 18 della legge 12 luglio 1908, n. 444), *per memoria*.

BIGNAMI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bignami.

BIGNAMI. Onorevole ministro, ho chiesto di parlare su questo capitolo non per domandarle qualche stanziamento straordinario per sovvenzioni, ma per raccomandarle che venga tolto un impedimento grave che si frappone alla esecuzione di una linea tramviaria di grandissima importanza nel basso Milanese, la linea tramviaria Lodi-Piacenza.

Noi ci siamo rivolti allo Stato solamente per avere il permesso di esercire la linea, senza domandare un centesimo di sussidio. Abbiamo costruito, come ella sa benissimo, il ponte sul Po, che venne inaugurato con grande pompa, coll'intervento del Governo: le due provincie di Piacenza e di Milano hanno speso per questo ponte tre milioni senza chiedere neppure un centesimo allo Stato anche per tale opera grandiosa, affrontando un grave sacrificio esclusivamente per poter impiantare la linea tramviaria, togliendo il ponte in chiatte che prima collegava le due sponde in quel punto.

Il Ministero alla domanda di concessione della tramvia ha risposto che darà la concessione al patto che la linea tramviaria non abbia a collegarsi nè a Lodi nè a Piacenza con le linee tramviarie che vi fanno capo; il che praticamente si traduce nel vietare che si costruiscia quella linea.

Ora una limitazione di questo genere non s'ispira in nessun modo a quei concetti moderni i quali vogliono che le linee di comunicazione abbiano ad intensificarsi il massimo possibile, perchè è noto che in tale modo soltanto si ottiene un aumento generale nel traffico, che è pure di grande importanza diretta per l'esercizio statizzato delle ferrovie.

Qui poi, nel caso concreto, la linea serve come da spina dorsale di altre linee che verranno certamente ad essere costruite in quella zona che, in contrasto con le zone vicine, ora si trova completamente sprovvista di tramvie; e naturalmente la nuova linea contribuirà a migliorare notevolmente le condizioni economiche.

Mi permetto quindi di raccomandare vivamente che questa limitazione posta alla esecuzione della linea progettata sia tolta; altrimenti verrebbe frustrato lo scopo per cui fu costruito dalle provincie interessate il ponte stabile sul Po, e si userebbe ad esse un trattamento che sarebbe causa di grave danno.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Qui si tratta di materia della quale gli uffici competenti esaminano e propongono; teoricamente il ministro risolve, ma, ripeto, in questa materia in cui si tratta d'interpretare dove e fin dove giunga la funzione della concorrenza, non posso dir'altro che raccolgo la raccomandazione fatta dall'onorevole Bignami e farò quello che sarà possibile nelle mie facoltà.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 154 s'intende approvato per memoria.

Capitolo 155. Sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie (articolo 20 della legge 12 luglio 1908, n. 444), lire 5,460,000.

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

GIACOBONE. Nella tornata del 10 luglio dell'anno scorso, discutendosi il disegno di legge per maggiori spese e sussidi ai servizi automobilistici, l'onorevole collega Di Sant'Onofrio rivolgeva al ministro una calda raccomandazione, che era testualmente così concepita: « che si usasse un trattamento di favore alle linee automobilistiche che debbono unire i capoluoghi di circondario privi di ferrovie con le prossime stazioni ferroviarie in considerazione del maggior numero di persone che sono obbligate per ragione d'ufficio e d'affari ad ivi recarsi ».

Il ministro dei lavori pubblici allora rispondeva di accogliere la raccomandazione « ragionevole » (è di S. E. Sacchi l'epiteto) la raccomandazione « ragionevole » rivoltagli dall'onorevole Di Sant'Onofrio e dichiarava che ne avrebbe tenuto conto.

L'egregio relatore della Giunta generale del bilancio, onorevole Pozzi, osservava, quanto alla raccomandazione del collega Di Sant'Onofrio, che la Giunta del bilancio credeva pure « ragionevole » e « giusta » la raccomandazione (parole testuali) e che essa

troverà, dopo le dichiarazioni del ministro, opportuno accoglimento presso la Commissione che aggiudica i sussidi anche « in quantità ». Questa Commissione « avrà » appunto « riguardo » alle « giuste osservazioni » del collega medesimo, che là dove « sia da accedere ad una stazione » ferroviaria, sia anche « più urgente » e raccomandabile « il sussidio per la linea automobilistica » (atti parlamentari, pag. 17133).

Mi rincresce di doverlo dire, ma la verità è che questo riguardo in alcuni casi resta un pio desiderio.

Il ministro non ignora certo che vi è un circondario nel Regno d'Italia, Bobbio, non solo ancora senza un palmo di ferrovie, ma con alcuni comuni montuosi, che distano oltre sessanta chilometri da una stazione ferroviaria e donde per accedere al capoluogo della provincia si debbono attraversare due, e perfino tre provincie, e che il tempo impiegabile è molto maggiore di quello, che s'impiega per andare da Susa a Palermo. Colà era ed è tanto sentito il bisogno di una qualche più comoda comunicazione, che in quel circondario fu fatto il primo tentativo in Italia di un servizio pubblico automobilistico, tentativo che fallì allora sia per il sistema imperfetto ancora degli automobili, sia per mancanza di quei sussidi, che più tardi una legge provvida volle accordare.

Venuta la provvida legge, accordante sussidi, la solerte provincia di Piacenza col concorso della provincia di Pavia e degli enti interessati, fidente di avere il massimo sussidio dallo Stato, assunse senz'altro il servizio automobilistico e cominciò a congiungere il capoluogo Bobbio alla provincia di Piacenza, per proseguire poi la linea fino a Genova.

La provincia di Piacenza fatto questo primo tratto inoltrò la domanda per il sussidio. Si noti che il servizio già si esercita da quasi due anni, ma che la provincia non ha incassato ancora un centesimo di sussidio. Dirò di più che si discute anche ora sul *quantum* del sussidio stesso, perchè si limitò a lire 600 a chilometro fino a Bobbio e a lire 507 nella parte ulteriore, ancora più costosa e meno lucrosa.

PRESIDENTE. Veda di concludere, onorevole Giacobone!... Senza entrare in questi particolari della linea di Bobbio! (*Si ride*).

GIACOBONE. È necessario entrare in particolari, onorevole Presidente, perchè, quando si tratta di sussidi, non è possibile non entrare in particolari. Quando si discute di una provincia, che aspetta da due

anni un sussidio, che fu riconosciuto *giusto* dal ministro e dalla Giunta generale del bilancio, per forza bisogna entrare in una quantità di particolari; ma, del resto, ho finito.

Parlo così perchè ho veduto nella tabella della Giunta generale del bilancio che vi sono 12 concessioni con sussidi maggiori e per enti di minore importanza di questi e che hanno per di più ferrovie nel corso dell'orbita loro. Basta leggere la tabella per persuadersene.

In questa condizione di cose io oso permettermi una rispettosa, ma nello stesso tempo viva e fervida preghiera all'onorevole ministro, così benemerito per quanto si è proposto di fare ed ha già fatto ad incremento dei servizi automobilistici.

Coerente alle sue dichiarazioni, appoggiate dalla Giunta generale del bilancio in occasione della raccomandazione, fatta dall'onorevole collega Di Sant'Onofrio, e, più ancora, coerente ai suoi noti principi, per cui tutto quanto concorre al civile ed economico progresso della patria nostra da lui non si trascura, si compiaccia di disporre perchè in realtà sia attuato ciò, che è e si riconobbe non solo « giusto » ma « ragionevolissimo » ossia « che là, dove si abbia da accendere ad una stazione ferroviaria, si intenda « più urgente e più raccomandabile il maggiore sussidio per le linee automobilistiche ».

Creda, onorevole ministro, gliene saranno di cuore riconoscenti con me altri colleghi, e più ancora quelle popolazioni che stanno da tempo ansiosamente in attesa.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bouvier.

BOUVIER. Le parole dell'onorevole collega Giacobone servono di esordio alle brevissime parole che debbo dire. Unitamente alla relazione della Giunta generale del bilancio si trovano degli allegati, tra i quali vi sono degli elenchi di linee automobilistiche in pubblico servizio che sono in via di concessione. Vi è un elenco di 40 linee automobilistiche. Anzitutto questa definizione « linee in via di concessione » è per se stessa molto sibillina; non si sa se effettivamente tutte le pratiche di queste linee siano già esaurite, o se pure occorran ancora delle formalità. Quello che a me consta è che vi sono delle linee che già da due anni sono in esercizio, e vedo che qui è già designato il sussidio che ad esse sarebbe accordato, linee automobilistiche che sono state fatte appunto perchè servivano all'in-

teresse pubblico, e si sono fatte, diciamo pure, con sforzi di vero patriottismo da parte di molti cittadini.

Evidentemente, poichè lo Stato è venuto nel concetto di sussidiare queste linee, si è perchè riconosce che la maggior parte di esse di per se stesse non potrebbero vivere. Ora da due anni si promette questo sussidio, e da due anni non si accorda.

Io desidererei sapere dall'onorevole ministro se con i maggiori fondi che sono stati stanziati in questo capitolo c'è il mezzo di provvedere a tutte queste concessioni designate in numero di 40 in questo elenco, perchè, in ordine ad alcune di queste di cui particolarmente mi sono interessato, so che le pratiche sono ultimate, e dagli uffici del Ministero ci si sente soltanto dire che mancano i fondi.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Mancavano.

BOUVIER. E desidererei sapere se con questo fondo si potrà sopperire a dare i sussidi a queste linee in via di concessione.

PRESIDENTE. L'onorevole Rubini ha facoltà di parlare.

RUBINI. Ho una breve preghiera da rivolgere all'onorevole ministro, in ordine generale. Non si tratta di casi particolari.

Allorquando si fanno le concessioni di linee automobilistiche, oppure anche con altri mezzi di trazione meccanica, si suole, e giustamente, associare e condizionare la concessione a determinati oneri di movimento, di corse giornaliere, settimanali e annuali.

Ma, quando si stabilisce questo programma di esecuzione, generalmente non sono ancora ben noti i bisogni della regione che il servizio intende di soddisfare.

Questi bisogni vengono noti più tardi, e quindi più tardi sarebbe il caso di ammettere, con tutta prudenza, e sempre tenendo fermo l'obbligo complessivo dei servizi, le modificazioni che vengono successivamente proposte e che almeno si compensino, ben s'intende; perchè, se si tratta d'aggiungere, tanto meglio, non vi sono difficoltà.

Difficoltà invece si incontrano quando le imprese, che esercitano questi servizi, fanno conoscere come il programma iniziale non è corrispondente alle necessità dei paesi che si tratta di servire. Occorrono degli spostamenti a seconda delle stagioni, o anche dei giorni di settimana, per determinate molteplici ragioni, che adesso non espongo, ma che sono presenti a tutti noi. Io perciò rivol-

go preghiera all'onorevole ministro, perchè in questi casi voglia facilitare quelle modificazioni nelle concessioni che non importino attenuamento al servizio, agli obblighi assunti dall'impresa, ma solo una diversa ripartizione del servizio medesimo o settimanale, per esempio nei giorni di mercato domenicale, o anche mensile laddove si tratti specialmente di regioni che hanno delle stagioni speciali di movimento. E questo dico tanto per i passeggeri quanto per le merci, perchè alcuni di questi servizi si occupano anche del trasporto merci. Vogliasi in tali casi facilitare le domande proposte dalle imprese che non siano contrastate dagli enti locali.

Questa è la preghiera che rivolgo all'onorevole ministro.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. All'onorevole Giacobone debbo dire che il ritardo per la linea automobilistica Bobbio-Piacenza è stato causato dagli enti locali, i quali non volevano accettare il risultato dell'istruttoria che escludeva la sussidiabilità del tratto da Rivergaro a Piacenza. Quando finalmente accolsero questo criterio necessario, l'istruttoria fu ripresa con sollecitudine; e presto sarà ultimata. Stia tranquillo l'onorevole Giacobone che da parte del Ministero non si perderà tempo.

L'onorevole Bouvier mi ha domandato se vi sono i fondi, notando che prima si diceva che i fondi mancavano. No; i fondi non mancavano, perchè basta pensare che con la legge di consolidamento che abbiamo approvato oggi noi abbiamo aumentato i fondi. Questa è una materia, credano onorevoli colleghi, nella quale proprio noi non possiamo lamentarci nè di scarsità di fondi nè di ritardi, perchè è solo con la legge del 12 luglio 1908 che si è potuta aprire la via alle concessioni dei pubblici servizi automobilistici aumentando i sussidi.

Ora, da quell'epoca, in meno di 4 anni, si sono concesse linee automobilistiche costituenti una rete complessiva di 7400 chilometri, e sono in via di essere concesse altre per circa 8000 chilometri.

Ciò mi pare che costituisca la maggiore dimostrazione che non è mancata nè sollecitudine nelle istruttorie, nè volontà di accedere all'esame delle domande e alla responsabilità delle domande medesime; e se per qualche linea, relativamente a qualche concessione vi può essere stato qualche ritardo, vi saranno state delle ragioni particolari che

lo giustificano; ma nel complesso si deve riconoscere che vi fu la maggiore sollecitudine.

L'onorevole Rubini fa osservare e raccomanda che vi sia maggiore sollecitudine quando le concessioni non importano modificazioni radicali e cioè trasferimenti o aumenti di oneri. L'osservazione dell'onorevole Rubini è giustissima, ed io non mancherò di tenerla presente e di sollecitare in questo senso le concessioni.

GIACOBONE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ma non si può parlare due volte sullo stesso argomento!... Se ha un fatto personale...

GIACOBONE. Appunto! Parlo per fatto personale perchè l'onorevole ministro non ha risposto a quello che io ho detto!...

PRESIDENTE. Ma non vi è mica obbligato! (*ilarità*).

Accenni il suo fatto personale.

GIACOBONE. Scusi, è qui il fatto personale! L'onorevole ministro mi ha fatto dire in sostanza quello che io non ho inteso di dire, perchè io ho inteso di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro appunto sulla urgenza e sulla maggiore quantità di sussidi che in base alle sue dichiarazioni e in base alle dichiarazioni della Giunta del bilancio si è sempre detto di dare a quei comuni i quali non hanno allacciamenti con le ferrovie. Ora è appunto in questa parte che io mi sono spiegato forse male e non ho potuto avere una risposta: su questo elemento che fu concordato di tenere in considerazione fra ministro e Giunta del bilancio si sorvola facilmente; e si è sorvolato appunto a danno di quella benemerita popolazione che da tre anni aspetta il sussidio.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. La misura del sussidio è determinata dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato: io non posso determinare misure di sussidi.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 155 s'intende approvato in lire 5,460,000.

Capitolo 156. Spese di sorveglianza sulle costruzioni delle ferrovie concesse all'industria privata, lire 310,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Buonanno.

BUONANNO. A proposito di questo capitolo, mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro dei lavori pubblici la sorte di una benemerita categoria di fun-

zionari dipendenti dal suo Ministero; intendendo alludere agli avventizi addetti alla vigilanza delle costruzioni delle ferrovie concesse alla industria privata, i quali sono dipendenti dall'ufficio speciale delle ferrovie esistente presso il Ministero dei lavori pubblici.

Faccio questa raccomandazione anche per un senso di giustizia distribuitiva in rapporto ad altre categorie di funzionari dipendenti dallo stesso Ministero.

Il personale avventizio addetto alla vigilanza sulle costruzioni delle ferrovie concesse all'industria privata viene nominato con decreto ministeriale in base ad un regolare concorso e con l'obbligo di un esperimento di tre mesi.

Ora, per altra parte, abbiamo, per esempio, gli stessi assistenti provvisori del Genio civile che, prima della attuazione dell'ultimo regolamento, venivano assunti su proposta dell'ingegnere capo soltanto, in base ad un elenco esistente presso i vari uffici del Genio civile, senza nessun concorso od esperimento.

Questa categoria di funzionari, benemerita anch'essa, ha una maggior garanzia ed in base alla legge Bertolini, se non erro, dopo sei anni di servizio ha diritto alla sua assunzione nel ruolo aggiunto.

Orbene, dato lo sviluppo dei lavori delle ferrovie concesse all'industria privata, ritengo che si possa accordare anche agli avventizi addetti alla vigilanza delle costruzioni di queste ferrovie, di poter aspirare a fare parte del ruolo aggiunto, come si fa per gli altri funzionari.

Questo non porterebbe nessunissima spesa, in quanto che questi funzionari non hanno diritto a pensione e quello che si imposterebbe nel bilancio dei lavori pubblici, al capitolo relativo, troverebbe una compensazione nel versamento che le società debbono fare per concorrere alla spesa della vigilanza governativa.

Questa è la raccomandazione che mi permetto di fare all'onorevole ministro.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Accetto la raccomandazione dell'onorevole Buonanno, di esaminare la questione.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 156 s'intende approvato in lire 310.000.

Spese non superiori a lire 30.000, iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della contabilità generale. — Capitolo 157. Spese

di stampa, copiatura di atti, premi agli agenti ed eventuali pel servizio delle ferrovie, tramvie, automobili e navigazione interna, lire 30.000.

Opere in Roma. — Capitolo 158. Acquisto dell'area e costruzione del nuovo edificio del Ministero dei lavori pubblici (articoli 37 e 38 della legge 11 luglio 1907, n. 502 e articolo 1 lettera c della legge 30 giugno 1909, n. 407 e articolo 15, lettera d della legge 13 aprile 1911, n. 311), (*Spesa ripartita*), lire 200.000.

Capitolo 159. Opere in Roma dipendenti dalle leggi: 2 luglio 1890, n. 6936; 20 luglio 1890, n. 6980; 28 giugno 1892, n. 299; 6 agosto 1893, n. 458; 14 gennaio 1897, n. 12; 25 febbraio 1900, n. 56; 27 dicembre 1903, n. 514; 30 giugno 1904, n. 293; (articolo 1 lettere b, c, d); 6 giugno 1907, n. 300, 11 luglio 1907, n. 502, (articolo 1 lettere b e c); 30 giugno 1909, n. 407, (articolo 1, lettere a e b), e 13 aprile 1911, n. 311, (articolo 15, lett. a, b e c), (*Spesa ripartita*) lire 8,678,000.

Capitolo 160. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle opere in Roma, lire 27,000.

Capitolo 161. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere in Roma (*Spese fisse*), lire 70,000.

Capitolo 162. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile, in servizio delle opere in Roma, lire 25,000.

Capitolo 163. Assegni avventizi al personale avventizio in servizio delle opere in Roma (*Spese fisse, per memoria*).

Capitolo 164. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio delle opere in Roma, *per memoria*.

Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna. — Capitolo 165. Opere di correzione di corsi d'acqua e di bonificazione dell'isola di Sardegna autorizzate dalle leggi 2 agosto 1897, n. 382, 7 luglio 1902, n. 333, 28 luglio 1902, n. 342 modificate dalla legge 14 luglio 1907, n. 561 e dall'articolo 1, lettera g, della legge 30 giugno 1909, n. 407 (*Spesa ripartita*), lire 1,330,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanjust.

SANJUST. La legge del 1907 ha considerato le opere di correzione dei corsi di acqua e di bonificazione dell'isola di Sardegna che non fanno parte della legge generale delle bonifiche.

Ora è da osservare che appunto per queste bonificazioni si è verificato il fatto che i fondi sono stati considerati come esauriti, perchè gli stanziamenti sono divisi in tabelle secondo i diversi titoli delle opere considerate dalla legge. Cosìchè, quando la somma relativa ad un dato titolo è consumata, non vi sono più fondi per ultimare le opere di quel determinato titolo.

Il caso particolare si è verificato per il Campidano di Cagliari; e le opere di bonifica del comune di Quarto Sant'Elena, che sono state progettate ed approvate, e per le quali è cominciata anche l'espropriazione. Orbene tali opere non si possono continuare perchè, altre consimili, quelle di Sanluri, hanno esaurito i fondi.

Ora bisognerebbe che le tabelle di riparto fossero fatte in maniera da evitare questo inconveniente. Occorre perciò che vi sia una somma più larga per lavori accessori non specificati. Presentemente lo stanziamento relativo è troppo esiguo, e se lo si potesse portare almeno a due milioni, si avrebbe il modo di provvedere quando mancano i fondi per certe determinate opere, che altrimenti dovranno restare incompiute.

Raccomando all'onorevole ministro di studiare il modo di sopperire a questa mancanza di fondi, perchè non si verifichino casi come quelli che ho lamentato.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Esaminerò la proposta dell'onorevole Sanjust e vedrò se sarà possibile provvedere come egli desidera.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 165 s'intende approvato in lire 1,330,000.

Capitolo 166. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle opere di correzione dei corsi d'acqua e di bonificazione nell'isola di Sardegna, *per memoria*.

Capitolo 167. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna (*Spese fisse*), lire 20,000.

Capitolo 168. Indennità fisse mensili, trasferite, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile, in servizio delle opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna, *per memoria*.

Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele. — Capitolo 169. Costruzione ed esercizio dell'acquedotto pugliese e rimboschimento del bacino idrologico del Sele e spese varie inerenti alla tutela della silvicoltura del bacino medesimo (leggi 26 giugno 1902, n. 245 e 8 luglio 1904, n. 381) (*Spesa ripartita*), lire 7,371,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Fumarola.

FUMAROLA. Questo capitolo si occupa dell'acquedotto Pugliese e del rimboschimento del bacino di protezione della sorgente del Sele.

Questa seconda parte del capitolo è bene non passi inosservata perchè il rimboschimento che si compie nel bacino del Sele è un'opera che fa veramente onore al Ministero dei lavori pubblici e specialmente a quello di agricoltura: con modestia di mezzi e senza rumore, 2500 ettari di roccia nuda, lavata dall'acqua a 1500 metri sul livello del mare, sono a mano a mano rivestiti di pini neri di Austria, di ontani, di robinie.

Si è però diffusa in Puglia una ingiustificata preoccupazione che quei lavori di rimboschimento rechino danno alla buona qualità dell'acqua.

So che l'onorevole ministro si è interessato della cosa, richiamandovi l'attenzione delle autorità da lui dipendenti e competenti al riguardo, e sarei lieto se egli potesse dare a me e, per mio mezzo, alle popolazioni interessate qualche notizia rassicurante.

Quanto all'acquedotto Pugliese non dirò nulla poichè è così viva nella popolazione pugliese l'ansia per vedere l'opera compiuta che non è bene aggiungere parola che turbi l'aspettativa generale.

Mi limito quindi a chiedere al ministro di voler rinnovare ancora una volta, in una forma più concreta, l'antica promessa sua circa gli studi occorrenti per le fognature che devono completare l'opera dell'acquedotto.

Fin dal 21 dicembre 1910 l'onorevole ministro ebbe a dire che riteneva tali opere come il complemento necessario dell'acquedotto e che avrebbe compiuto gli opportuni studi perchè non si converta in danno un'opera che deve essere di redenzione di una intera regione.

Già prima di lui gli onorevoli Gianturco e Bertolini avevano dato affidamento alla rappresentanza delle tre provincie di Puglia che gli studi relativi alle fognature sareb-

bero stati compiuti dal Governo per darvi un indirizzo unico.

Del resto i comuni sono in condizioni tali da non poter compiere da soli gli studi e le opere delle fognature.

Ora io chiedo all'onorevole Sacchi di voler rinnovare in quest'ora, in forma più concreta, la sua promessa, e dirci quando gli studi potranno o iniziarsi o completarsi in modo da creare la base per la futura determinazione, alla quale egli indirizzerà certamente le energie della sua anima buona, di quell'anima verso cui il Paese tutto si rivolge pieno di fede.

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Se son venute fuori in qualche rivista o in qualche giornale delle preoccupazioni sui lavori di rimboscimento per la tutela del bacino idrologico del Sele, che cioè possano danneggiare le sorgenti, io sono in grado di dire all'onorevole Fumarola che ricevo quotidianamente assicurazioni da parte di quell'Ufficio, che i lavori di rimboscimento ch'egli ha giustamente lodato per i risultati che se ne otterranno, gioveranno assai per mantenere la portata e la consistenza delle sorgenti del Sele, opponendo riparo ai danni provenienti dai disboscamenti.

E per i rimboscimenti dei bacini montani è stata già votata dal Parlamento quella legge che si è ritenuta opportuna.

L'onorevole Fumarola si è poi preoccupato di un altro problema importante, strettamente connesso con quello dell'acquedotto pugliese: il problema della fognatura, giacchè sarà poi necessario smaltire le acque, che si importano.

Mi pare di avere già percorso il desiderio dell'onorevole Fumarola e degli altri deputati da lui citati, poichè ho disposto che si acciano degli studi preliminari in proposito, e fra qualche tempo si avrà la relazione del valoroso ingegnere Maggetta.

In ogni modo non mi ricuso di esaminare la questione della redazione dei progetti di massima; però in una materia così delicata e importante come questa e che porta a gravi conseguenze finanziarie, il riserbo è necessario prima di annunziare e prendere dei provvedimenti decisi.

Certo io sarei orgoglioso di poter risolvere un così grave problema; e farò di tutto perchè nel tempo stabilito le regioni così bisognose di acqua possano averla, e contemporaneamente possa risolversi anche il problema della fognatura.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, il capitolo 169 s'intende approvato in lire 7,371,000.

Capitolo 170. Indennità fisse mensili e competenze diverse al personale ordinario dell'Amministrazione centrale del Genio civile e forestale addetto ai lavori di rimboscimento del bacino idrologico del Sele, lire 4,000.

Capitolo 171. Assegni mensili al personale addetto alla vigilanza del bacino idrologico del Sele a termini del regolamento approvato con regio decreto 17 giugno 1909, n. 606 (*Spese fisse*), lire 3,000.

Capitolo 172. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale addetto alla vigilanza del bacino idrologico del Sele a termini del regolamento approvato con regio decreto 17 giugno 1909, n. 606, lire 2,000.

Opere nella Basilicata dipendenti dalle leggi 22 marzo 1900, n. 195; 3 luglio 1902, n. 297; 7 luglio 1902, n. 333; 31 marzo 1904, n. 140; 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238, e 9 luglio 1908, n. 445. — **Capitolo 173.** Sistemazione idraulica montana e di pianura dei corsi d'acqua (*Spesa ripartita*), lire 400,000.

Capitolo 174. Lavori di costruzione, sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali (*Spesa ripartita*), lire 885,000.

Capitolo 175. Strade provinciali sovvenzute (*Spesa ripartita*), lire 649,500.

Capitolo 176. Strade comunali obbligatorie da ultimare e sistemare (*Spesa ripartita*), lire 200,000.

Su questo capitolo è iscritto per parlare l'onorevole Dagosto; ma non essendo presente, s'intende che vi abbia rinunciato.

Capitolo 177. Strade da costruire e sistemare per allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati (*Spesa ripartita*), lire 100,000.

Capitolo 178. Lavori di consolidamento delle frane, risanamento degli abitati e fornitura di acqua potabile (*Spesa ripartita*), lire 500,000.

Capitolo 179. Costruzione di un fabbricato in Potenza a sede degli uffici pubblici governativi (*Spesa ripartita*), lire 250,000.

Capitolo 180. Bonifiche (*Spesa ripartita*), lire 800,000.

Capitolo 181. Spese pel Commissariato civile (*Spesa ripartita*), lire 40,000.

Capitolo 182. Imprevisti (*Spesa ripartita*) lire 50,000.

Spese generali per le opere nella Basilicata. — Capitolo 183. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche e al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle opere di Basilicata, *per memoria.*

Capitolo 184. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile addetto al servizio delle opere di Basilicata (*Spese fisse*), *per memoria.*

Capitolo 185. Indennità fisse mensili, trasferte, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile addetto al servizio delle opere di Basilicata, *per memoria.*

Capitolo 186. Spese casuali inerenti ai lavori di Basilicata, *per memoria.*

Opere nelle provincie calabresi. — Capitolo 187. Lavori di sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali dipendenti dalla legge 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1, lettera f) (*Spesa ripartita*), lire 50,000.

Capitolo 188. Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297, 30 giugno 1904, n. 293, 25 giugno 1906, n. 255; 19 luglio 1907, n. 549 e 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 1, lettera h e articolo 11) (*Spesa ripartita*), lire 960,000.

Capitolo 189. Manutenzione delle opere stradali provinciali nelle provincie calabresi ai sensi dell'articolo 34 della legge 25 giugno 1906, n. 255 (articolo 32 della legge), lire 30,000.

Capitolo 190. Strade comunali obbligatorie già iniziate da ultimare e sistemare nelle provincie calabresi (*Spesa ripartita*), lire 870,000.

Capitolo 191. Strade comunali occorrenti ad allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati nelle provincie calabresi (*Spesa ripartita*), lire 130,000.

Capitolo 192. Strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie, agli approdi dei piroscafi postali ed ai porti nelle provincie calabresi (*Spesa ripartita*), lire 230,000.

Capitolo 193. Manutenzione delle opere stradali comunali nelle provincie calabresi costruite ai sensi dell'articolo 35 della legge 25 giugno 1906, n. 255 (articolo 32 della legge), lire 30,000.

Capitolo 194. Sistemazione idraulica montana e di pianura dei corsi d'acqua nelle provincie calabresi (*Spesa ripartita*), lire 575,000.

Capitolo 195. Opere di bonificazione dipendenti dal testo unico di legge sulle bonifiche 22 marzo 1900, n. 195, e dalle leggi 7 luglio 1902, n. 333, 25 giugno 1906, n. 255 e 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lettera g) (*Spesa ripartita*), lire 680,000.

Capitolo 196. Opere marittime dipendenti dalle leggi 14 luglio 1889, n. 6280, 13 marzo 1904, n. 102, 25 giugno 1906, numero 255, 14 luglio 1907, n. 542 e 13 luglio 1910, n. 466 (articolo 49, lettera b e articolo 51 e tabella A, lettera a, nn. 6 e 8) (*Spesa ripartita*), lire 685,000.

Capitolo 197. Consolidamento di frane minaccianti abitati nelle provincie calabresi (*Spesa ripartita*), lire 720,000.

Spese generali per le opere nelle provincie calabresi in dipendenza delle varie leggi emanate a tutto il 1910. — Capitolo 198. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile ed a quello di custodia delle bonifiche in servizio nelle provincie calabresi, *per memoria.*

Capitolo 199. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio nelle provincie calabresi (*Spese fisse*), *per memoria.*

Capitolo 200. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio nelle provincie calabresi, *per memoria.*

Capitolo 201. Sussidi per la ricostruzione o riparazione degli edifici di uso pubblico non appartenenti allo Stato nei comuni danneggiati dal terremoto del 1905 e del 1907 ed in quelli di cui all'articolo 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 - Lavori di costruzione del palazzo di giustizia di Catanzaro e di una caserma a Monteleone Calabro e lavori di riparazione degli edifici carcerari e delle scuole di proprietà comunale gravemente danneggiate per effetto del terremoto del 1905 nelle provincie calabresi, ai sensi dell'articolo 52 della legge 13 luglio 1910, n. 466 (*Spesa ripartita*), lire 600,000.

Opere nelle provincie Venete e di Mantova. — *Opere idrauliche.* — Capitolo 202. Opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili delle provincie Venete e di Mantova compresi negli elenchi delle opere idrauliche di 1^a e 2^a categoria (legge 2 gennaio 1910, n. 9, articolo 35), lire 1,500,000.

Capitolo 203. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale addetto alle opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili delle provincie

Venete e di Mantova compresi negli elenchi delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, *per memoria*.

Capitolo 204. Sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua delle provincie Venete e di Mantova (articolo 6, comma *a* della legge 22 dicembre 1910, n. 919 e lettera *a*, n. 1 della tabella *C* annessa alla legge medesima) (*Spesa ripartita*), lire 200,000.

Capitolo 205. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale addetto alle opere di sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi di acqua nel e provincie Venete e di Mantova, *per memoria*.

Capitolo 206. Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria nelle provincie Venete e di Mantova, in dipendenza delle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1, lettera *k*), 21 giugno 1906, n. 238 (articolo 2, lettera *a*), 5 maggio 1907, n. 257 (articolo 15), 29 dicembre 1907, n. 810 (articolo 1, lettera *a*) e 22 dicembre 1910, n. 919 (articolo 6, comma *b* e *d* e tabella *C* lettera *b*, nn. 3 e 4, in parte e lettera *d*, n. 8) (*Spesa ripartita*) lire 3,448,500.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Romanin-Jacur.

ROMANIN-JACUR. Prego l'onorevole ministro di esaminare se ora, appena avremo il bilancio approvato, non sia possibile di anticipare l'esecuzione di alcuni di quei lavori per i quali si stanziavano i mezzi in questo capitolo, e ciò per dar subito lavoro ai molti braccianti disoccupati.

La Camera e l'onorevole ministro sanno che questi lavori, per i quali il Parlamento ha votato le somme occorrenti, sono richiesti dalla necessità, nella quale si trova la regione veneta, di impedire, per quanto sia possibile, che i nostri corsi d'acqua uscendo dal loro letto provochino quei disastri che si devono pagare a milioni e milioni, che poi il Parlamento è obbligato a dare, senza dire del danno dei privati che perdono i loro raccolti.

Si tratta di lavori tutti urgenti che si sarebbero dovuti fare in un solo anno se la potenzialità del bilancio lo avesse permesso.

L'anno passato, per necessità di bilancio, è stato stornato un milione e mezzo fra quelli che dovevano essere per legge destinati per questi lavori. Quest'anno poi le popolazioni, appunto per gli scarsi raccolti, si trovano in condizioni eccezionalissime, senza dire che la maggior parte delle famiglie hanno i loro figliuoli in Africa, dove strenuamente

combattono per il decoro, l'onore e l'interesse d'Italia o richiamati presso i reggimenti ed anche per questa guisa hanno le scarse risorse assai stremate.

Prego pertanto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, e spero che anche l'onorevole ministro del tesoro vorrà accedere alla mia preghiera, di tenere conto di questa mia vivissima raccomandazione che io sento dovere di rivolgere proprio per una quantità di interessi di ordine vario ma che si sommano gli uni agli altri.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Accetto la raccomandazione dell'onorevole Romanin-Jacur, che è tanto autorevole: rappresentante delle regioni venete e che ha giustamente considerata l'opportunità e la necessità di questi lavori.

Li esaminerò e vedrò quello che sarà possibile fare.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 206 s'intende approvato in lire 3,448,500.

Capitolo 207. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto ai lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di prima e seconda categoria nelle provincie Venete e di Mantova, in dipendenza delle leggi 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238; 5 maggio 1907, n. 257; articolo 1, lettera *a* della legge 29 dicembre 1907, n. 810, e 22 dicembre 1910, n. 919, lire 100,000.

Capitolo 208. Opere idrauliche di terza, quarta e quinta categoria nelle provincie Venete e di Mantova — Concorsi e sussidi a termini degli articoli 98 e 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173, nn. 2, 15 e 19 della legge 7 luglio 1902, n. 304, provvedimenti relativi al buon regime dei fiumi e torrenti e sussidi ad opere idrauliche in virtù dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F* (articolo 6, comma *c* e tabella *C*, lettera *c*, n. 6 della legge 22 dicembre 1910, n. 919) (*Spesa ripartita*), lire 400,000.

Capitolo 209. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile addetto alle opere idrauliche di terza, quarta e quinta categoria nelle provincie Venete e di Mantova, *per memoria*.

Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge sulla contabilità generale. — Capitolo 210.

Spese d'impianto pel servizio idrografico e mareografico nelle provincie Venete e di Mantova, lire 15,000.

Bonifiche. — Capitolo 211. Opere di bonificazione nelle provincie Venete e di Mantova in dipendenza del testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195, e delle leggi 7 luglio 1902, n. 333, e 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lettera *g*) e 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 1, lettera *f*) (*Spesa ripartita*), per memoria.

Spese generali per le bonifiche. — Capitolo 212. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie Venete e di Mantova, per memoria.

Capitolo 213. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie Venete e di Mantova (*Spese fisse*), per memoria.

Capitolo 214. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie Venete e di Mantova, per memoria.

Opere marittime. — Capitolo 215. Opere marittime nelle provincie Venete in dipendenza delle leggi 14 luglio 1889, n. 6280; 13 marzo 1904, n. 102 e 14 luglio 1907, numero 542 (*Spesa ripartita*), lire 1,462,600.

Spese generali per le opere marittime. —

Capitolo 216. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle opere marittime delle provincie Venete, lire 5,000.

Capitolo 217. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime nelle provincie Venete (*Spese fisse*), lire 20,000.

Capitolo 218. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime nelle provincie Venete, per memoria.

Edifici universitari. — Capitolo 219. Costruzione ed arredamento degli edifici per gli insegnamenti delle discipline idrauliche e loro applicazioni presso la R. Scuola di applicazione per gli ingegneri di Padova (articolo 6, comma *e*, in parte, e tabella *E*, lettera *e*, n. 11 della legge 22 dicembre 1910, n. 919) (*Spesa ripartita*), lire 100,000.

Spese in dipendenza di alluvioni, piene e frane. — Capitolo 220. Consolidamento di frane minaccianti gli abitati, cui provvede direttamente lo Stato, escluse le provincie di Basilicata e Calabria (tabella *D*), ed articolo 62, lettera *a*, della legge 9 luglio 1908, n. 445 e articolo 15, lettera *l*, (n. 1) della legge 13 aprile 1911, (n. 311) (*Spesa ripartita*), lire 450,000.

RUBINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RUBINI. Se mi permettono la Camera e l'onorevole ministro, ho qualche osservazione da fare intorno al decreto-legge, col quale molto opportunamente il Governo volle in dicembre dell'anno scorso stabilire sussidi per diversi disastri cagionati dalle alluvioni e in alcune provincie dal terremoto, nell'autunno dell'anno medesimo.

La distribuzione di questi sussidi doveva essere fatta per reparto di provincia. Così dice il decreto-legge che fu pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno il 2 febbraio di quest'anno, al n. 27. Però il reparto per provincie non pare sia stato eseguito. Almeno io non ne ho saputo nulla, sebbene a parecchie riprese abbia chiesto notizie alle autorità locali ed anche al Ministero. Invece (la sollecitudine è sempre ottima in questi casi) pare che già si avviino i reparti ed i sussidi senza aver fatto precedere il prescritto reparto per provincie mediante altri decreti reali. Ne viene che, non essendo state neppure emanate le solite istruzioni e circolari perchè le rappresentanze governative locali e gli interessati potessero uniformarvi la propria azione, molti comuni e privati non hanno saputo a chi rivolgersi ed in qual modo. Quindi è da temere che coloro i quali, per la mancanza di questi atti che il decreto reale prevedeva, non siano arrivati in tempo a presentare le loro domande, abbiano poi a trovarsi anche danneggiati dal non poter conseguire i sussidi, che nella mente del Governo e per il disposto del decreto-legge avrebbero potuto e dovuto ottenere.

Io desidererei in proposito una parola rassicuratrice da parte dell'onorevole ministro. Vale a dire; che, appunto in dipendenza della sollecitudine messa nella espletazione delle pratiche, non essendosi pubblicati tutti gli atti che erano previsti nel decreto-legge, siano assicurati anche i ritardatari contro il pericolo di non trovare già il posto preso e le somme esaurite.

In questo senso mi sono espresso poc'anzi, in via privata, anche col ministro del te-

soro; ed egli stesso ha convenuto (e lo prego di voler convenire ancora, se occorresse) che la cosa è più che ragionevole, anzi necessaria.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Rubini sa che i danni, che furono veramente gravissimi nella provincia di Sondrio, per fortuna, sono stati minori assai in quella di Como.

RUBINI. In taluni mandamenti no!

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Sono stati determinati dal Genio civile, per opere di interesse comunale e provinciale, in lire 250,000 circa. Col decreto-legge, all'articolo 1, fu assegnato il fondo di un milione per sussidi alle opere più urgenti, consorziate.

Ad ogni modo, egli sa che questa è materia che si dovrà esaminare presto, quando si tratterà della conversione in legge di questo decreto. Quindi non dubiti che non potrà certamente sorgere questione di tempo e di mancanza di formalità o d'adempimento completo di formalità; e tutto ciò che sarà possibile di fare, anche per riparare a danni che siano effettivamente avvenuti, si farà, indipendentemente dalla formalità di pubblicazione d'atti.

RUBINI. Prendo atto di queste dichiarazioni e ringrazio.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 220, s'intende approvato in lire 450,000.

Capitolo 221. Spostamento degli abitati, comprese le provincie di Basilicata e di Calabria (tabella *E* e articolo 62, lettere *b* e *c* della legge 9 luglio 1908, n. 445 e articolo 15, lettera *l* (nn. 2 e 3) della legge 13 aprile 1911, n. 311) (*Spesa ripartita*), lire 300,000.

Capitolo 222. Spese di personale e imprevidenti per i lavori di consolidamento e trasferimento di abitati compresi nelle tabelle *D* ed *E* della legge 9 luglio 1908, n. 445, (articolo 62, lettera *d* della medesima e articolo 15, lettera *l*, (n. 4) della legge 13 aprile 1911, n. 311) (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 223. Contributo dello Stato nel pagamento delle annualità dei mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti a comuni e privati danneggiati da alluvioni e frane (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 224. Contributo dello Stato nel pagamento delle annualità dei mutui concessi ai privati per la costruzione di case

nei nuovi centri abitati (articolo 75 della legge 9 luglio 1908, n. 445 (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 225. Contributo dello Stato nel pagamento delle annualità del mutuo concesso al comune di Brisighella (Ravenna) (legge 13 aprile 1911, n. 311, articolo 21), lire 4,000.

Capitolo 226. Riparazione di danni cagionati alle opere dello Stato dalle alluvioni e dalle frane (leggi 7 luglio 1901, numero 341; 3 luglio 1902, n. 298; 8 luglio 1903, n. 311; 7 luglio 1904, n. 313; 29 dicembre 1904, n. 674; 29 dicembre 1907, n. 810 (articolo 1, lettera *d*) e 24 dicembre 1908, n. 747 (articolo 1) e 13 aprile 1911, n. 311 (articolo 15, lettera *g*) (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 227. Sussidi per opere di difesa degli abitati e delle opere stradali provinciali e comunali contro le frane e la corrosione dei fiumi e torrenti e per il ripristino delle opere stesse e di quelle idrauliche distrutte o danneggiate dalle alluvioni, piene e frane. (Fondo riunito in dipendenza dell'articolo 7 della legge 19 luglio 1909, n. 507. — Legge 22 dicembre 1910, n. 919, articolo 6, comma *e*, in parte, e tabella *C*, lettera *e*, numero 12) (*Spesa ripartita*), lire 400,000.

Capitolo 228. Concorso straordinario dello Stato nella ricostruzione e nel consolidamento di opere stradali provinciali, distrutte o danneggiate dalle frane, alluvioni o piene nelle provincie di Campobasso, Chieti, Palermo e Potenza (articolo 1, lettera *i* della legge 20 dicembre 1907, n. 810) (*Spesa ripartita*), lire 200,000.

Capitolo 229. Sistemazione dei torrenti che attraversano l'abitato di Modica in provincia di Siracusa (articolo 3 della legge 8 luglio 1903, n. 311, articolo 4 della legge 3 luglio 1904, n. 313, e articolo 6, comma *e*, in parte, e tabella *C*, lettera *e*, n. 10, della legge 12 dicembre 1910, n. 919) (*Spesa ripartita*), lire 100,000.

Capitolo 230. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale addetto ai lavori di sistemazione dei torrenti che attraversano l'abitato di Modica in provincia di Siracusa, per memoria.

Spese per riparazione dei danni dell'eruzione del Vesuvio dell'aprile 1906. — Capitolo 231. Riparazione di danni, sistemazione idraulica e forestale dei torrenti situati nella plaga vesuviana, compimento e manutenzione provvisoria della bonifica dei torrenti di Somma e Vesuvio (Tabelle *E* ed *F* annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390 e tabella *C* annessa alla legge 30 giugno 1909

n. 407 e articolo 2, lettera c, della legge 13 aprile 1911, n. 311) (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 232. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle opere di cui alle tabelle E ed F annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390, lire 60,000.

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

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

Spese di riparazione dei danni di terremoti. — Capitolo 235. Riparazione, ricostruzione o nuova costruzione degli edifici pubblici dello Stato in Messina, Reggio Calabria e negli altri luoghi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (articolo 51 della legge 13 luglio 1910, n. 466, 3° comma e articolo 2 lettera a e articolo 3 della legge 28 luglio 1911, n. 842) (*Spesa ripartita*), lire 1,735,000.

Capitolo 236. Costruzione nei centri urbani di Messina, Reggio Calabria e Palmi di case per l'abitazione degli impiegati dello Stato, ivi residenti per ragioni di ufficio, esclusi quelli dipendenti dal Ministero della guerra (legge 28 luglio 1911, n. 842, articolo 2, lettera b e articolo 3), per memoria.

Capitolo 237. Opere contemplate dalla lettera a, nn. 1, 2, 3 e 5 della tabella A annessa alla legge 13 luglio 1910, n. 466, (*Spesa ripartita*), lire 325,000.

Imprevisti e assegnazione per un fondo di riserva — Capitolo 238. Imprevisti per le opere contemplate ai numeri 1 a 12 della tabella C annessa alla legge 22 dicembre 1910, n. 919, (articolo 6, comma f e tabella C, lettera f della legge medesima) (*Spesa ripartita*), lire 200,000.

Capitolo 239. Assegnazione per un fondo di riserva per maggiori stanziamenti relativi a spese autorizzate da leggi precedenti o dalla legge 30 giugno 1904, n. 293 e per eventuali nuove opere da autorizzarsi con la legge di bilancio per somme non eccedenti lire 30,000 e con leggi speciali per somme superiori, lire 299,100.

Categoria II. *Spese di costruzione di strade ferrate.* — Capitolo 240. Spese per la costruzione di strade ferrate in dipendenza delle leggi 24 dicembre 1903, n. 501; 30 giugno 1904, n. 293, (articolo 1, lettere l e m); 9 luglio 1905, n. 413, articolo 6, 12 luglio 1908, n. 444; 19 luglio 1909, n. 518; 12 marzo 1911, n. 258 (articolo 4); 13 aprile 1911, n. 311 (articolo 15, lettera e) e 21 luglio 1911, n. 846 (articolo unico) (*Spesa ripartita*), lire 40,400,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Buonavino.

(Non è presente).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Amato.

AMATO. Parlare a quest'ora (sono le sette e mezzo) è quasi lo stesso che andare incontro ad un giudizio poco benevolo; ma poichè il Presidente così ha ordinato, io obbedisco.

Non domando, no, che sia elevata la somma stanziata per le spese di costruzione di strade ferrate oltre la misura stabilita nell'articolo 240 del bilancio, nè voglio, per ora, lagnarmi se non v'è compreso nulla per l'ammontare delle sovvenzioni da corrispondersi a norma dell'articolo 2 della legge 1911, n. 848, per la concessione delle nuove ferrovie secondarie della Sicilia.

Domando invece che la somma stanziata venga integralmente spesa, e che non si ritorni ad aumentare, anco per l'imminente esercizio, la somma dei residui.

I residui che al 30 giugno 1910 ammontavano a lire 155,147,131.57; al 30 giugno 1911 erano saliti a lire 175,546,583.26, con una differenza in più di lire 20,399,451.69.

La Commissione del bilancio ci offre il dettaglio comparativo, e la spiegazione della grave differenza è dovuta, quasi interamente, alle costruzioni di strade ferrate, che da lire 54,486,491.14 salirono a lire 74,465,657.01. È questione complessa, essa dice, e non sempre dipendente da fatti lontani.

Per un lato, deficienza di personale tecnico, per l'altro difficoltà tecniche ed amministrative rendono inattuabili lavori per i quali si sono calcolati e fatti gli stanziamenti. Donde l'aumento dei residui; e donde molti e gravi pregiudizi materiali e morali. Pregiudizio per la indugiata esecuzione dei lavori, e per il deperimento, e peggio, delle opere rimaste incompiute; pregiudizio ancora più grave per il discredito in cui cade l'amministrazione dinanzi le popolazioni deluse per la inesecuzione delle opere prescritte e da tempo desiate.

Ed una delle ragioni precipue per le quali aumentano i residui risiede appunto nei preventivi di spesa che quasi mai riescono seriamente attendibili.

La Giunta generale del bilancio infatti, anco quest'anno, rileva gl'inconvenienti più gravi, già da essa replicatamente segnalati. Ed è necessario ed urgente che il ministro vi ponga riparo.

La compilazione dei progetti dev'essere più analitica e dettagliata ed un aggiornamento dei medesimi in prossimità della esecuzione riuscirebbe molto efficace. Le alterazioni gravissime sui prezzi dei materiali e della mano d'opera, nel volgere di pochi anni, sono notorie, come sono notorii i casi di contestazioni gravissime sorte in conseguenza di tutto ciò, al che la data relativamente remota del progetto ha dato causa e che con l'aggiornamento del progetto avrebbesi potuto facilmente evitare.

A confermare i giusti rilievi e le considerazioni della Giunta generale del bilancio, ella saprà, onorevole ministro, che di tutti i tronchi fin'ora costruiti ed in corso di costruzione delle complementari siciliane pochissimi sono stati aggiudicati ai pubblici incanti, che d'ordinario sono rimasti deserti più volte e si è durata pure gran fatica a concederli a trattative private senza riduzione alcuna.

I concessionarii hanno temporeggiato ad iniziare i lavori e li hanno proseguiti con lentezza di fronte alle ingiunzioni ed ai protesti magari giudiziarii del Ministero.

Della linea Castelvetro-Sciacca-Porto Empedocle che si può dire ormai famosa (perchè da trent'anni se ne parla in questa Camera) pare incredibile vi sono in esercizio soltanto i due lembi estremi Castelvetro-Selinunte e Porto Empedocle Siciliana che nello insieme costituiscono un percorso di chilometri 26; ed ancora resta ad appaltarsi il tronco Cattolica-Bivio Grei, e non ha riportato l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici il progetto del secondo lotto del tronco Sciacca-Bivio-Sciacca malgrado le mie frequenti insistenze.

Tale progetto è stato iniziato parecchi anni or sono. L'ufficio di revisione a Roma lo ha modificato nei prezzi, riducendoli. Gli incanti resteranno deserti. L'esperienza del passato allontana anco le trattative private, specie perchè in tale lotto si trova una galleria di quasi quattro chilometri, ed è noto come lavori di siffatta natura possono esporre gli appaltatori a sorprese e perdite incalcolabili. Quelle popolazioni quindi potranno la-

sciare ogni speranza all'imbocco di quella galleria se il Ministero non verrà a provvedimenti di carattere eccezionale.

Io non posso al certo chiedere la rapidità con la quale fu proposto, discusso, approvato ed eseguito il traforo del Sempione, opera d'arte veramente mirabile ed apportatrice di civiltà; ma ho pieno il diritto di reclamare ed ottenere che siano condotte innanzi, con maggiore alacrità, le costruzioni delle ferrovie complementari siciliane.

Lungo tutte le coste della Libia è stato ripetutamente consacrato il possesso italiano dal sangue dei nostri prodi e dalla vittoria delle nostre armi.

E merita plauso e lode il Governo se, a dimostrare come il nostro possesso non sia precario, abbia saputo, in pochissimi giorni, legare Tripoli ad Ainzara con una linea ferroviaria, sia pure a scartamento ridotto, ma che varrà sempre anco ad apportare i primi fasci di luce e di civiltà in quelle regioni avvolte nell'oscurantismo e nella barbarie.

La sovranità italiana sulla Tripolitania e Cirenaica è stata acclamata per quasi unanime sentimento dal paese e dalla sua rappresentanza, e qualunque provvedimento conseguenziale e necessario, dobbiamo tutti encomiare e ratificare.

Ma la stessa Commissione del bilancio, nella sua relazione, rileva come sia innegabile il sacrificio che ne deriva alle regioni italiane.

Donde voti ed eccitamenti al Governo di provvedere alle une senza trascurare le altre. Ed io perciò aggiungo le mie più vive raccomandazioni perchè si affretti anco la costruzione delle complementari siciliane.

Ella, onorevole Sacchi, ieri l'altro disse in questa Camera che ha sempre ispirato la sua azione di ministro a due criteri fondamentali e cioè: lo sforzo più vivo per accelerare i lavori in corso, mantenendo la promessa delle leggi vigenti, e la maggiore cautela nel fare nuove promesse.

Non chiedo nuove promesse ma che siano almeno accelerati i lavori in corso e che siano eseguite le leggi vigenti, e specie quella del 12 luglio 1906, la quale prescriveva che entro due mesi dalla sua pubblicazione, avrebbero dovuto essere istituiti gli uffici tutti ed il servizio avrebbe dovuto essere disciplinato in modo da garantire il completamento e l'esercizio di tutte le linee (per 450 chilometri) in cinque anni.

Ci avviciniamo al sesto anno ed appena 57 chilometri sono ultimati ed aperti all'esercizio.

Nella tornata del 21 dicembre 1910, ella, onorevole ministro, rispondendo a me, in sede pure di bilancio, relativamente alla questione di cui oggi torno ad occuparmi, ebbe a dire così:

« Per quanto riguarda la costruzione delle ferrovie complementari, io ricordo che il disegno che divenne poi la legge del 1903 aveva chiesto sette anni di tempo dall'inizio dei lavori. La Camera invece stabilì cinque anni.

» Purtroppo il fatto ha dimostrato che il tempo originariamente richiesto dai miei predecessori, che avevano presentata quella legge, era necessario ».

Ed è notevole che dal 21 dicembre 1910 ad oggi si siano semplicemente aperti all'esercizio due brevissimi tronchi che da oltre venti mesi erano stati già costruiti.

Procedendo con tali proporzioni però, di lustri ne passeranno parecchi e chi sa quanto dovremo attendere per avere mantenuta la promessa della legge.

Invoco quindi intero l'autorevole e diretto intervento suo, onorevole ministro, perchè siano date a quelle nobili, per quanto generose e pazienti popolazioni, i benefici delle comunicazioni ferroviarie che sono del resto fonte preipua della ricchezza nazionale.

Appresi ieri dai giornali che ella, nel disporre il nuovo ordinamento e la distribuzione dei servizi del suo dicastero, ha dettato con circolare i criteri per la semplificazione ed il migliore rendimento dei servizi stessi.

Purtroppo la soverchia complicazione degli ordini sovrapposti, e l'attuale sistema burocratico arrestano talvolta e ritardano quasi sempre lo espletamento della pratica la più facile e semplice.

Il graduale discentramento quindi ed una riforma semplificatrice nell'Amministrazione, da lei così bene diretta, apporterà vantaggi non lievi a tutta la nazione. Ed io plaudo a tale iniziativa da tempo sospirata e reclamata.

È indispensabile eliminare la duplicazione tra le funzioni di revisione e controllo affidate ai capidivisione e quelle esercitate dai capisezione, il che produce sempre ritardo e danno non lieve.

E con tale nuovo indirizzo ho ragione maggiore di sperare che vorrà attenuarsi almeno il deplorabile ritardo nati al quale ci troviamo.

Ho voluto fare così brevi osservazioni per un sentimento altissimo di dovere e perchè

sollecitato da quelle popolazioni danneggiate ed anco offese da siffatto e così deplorabile ritardo.

C'è disagio ingiusto e gravissimo che si svolge in danno di cittadini che lavorano e che soddisfanno a tutti i loro doveri verso lo Stato, non ultimo l'entusiastico consenso, l'abnegazione e l'eroismo che hanno offerto come gli altri fratelli d'Italia, per la impresa di Libia.

Oramai la Sicilia può considerarsi come l'Italia centrale, e gli arabi dovranno per primi vedere e conoscere quell'isola cotanto bella, ma cotanto depressa per difetto di comunicazioni. Affrettiamoci quindi a dotarla di molte reti ferroviarie.

Ella, onorevole ministro, mi dica una parola precisa e rassicurante intorno alle nostre doglianze, e soprattutto s'impegni formalmente il Governo a far seguire alle parole i fatti.

Solo dinanzi ai fatti potrà tornare la calma e la fiducia nei pubblici poteri da parte di quelle nobili popolazioni.

E non credo che ella vorrà esortarci ad attendere sino al giorno in cui la navigazione aerea sia del tutto perfezionata per avvalercene laggiù come mezzo di traffico e di comunicazione. (*Benissimo! Bravo! — Congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bouvier.

BOUVIER. Il collega Amato può consolarsi pensando che non è sola la sua Sicilia la quale lamenta il ritardo con cui si procede nelle costruzioni ferroviarie, perchè questo ritardo lamenta pure il Piemonte. Non è questa certamente l'ora nella quale si possa trattare un problema così complesso, come è quello delle comunicazioni ferroviarie del Piemonte con la vicina Francia; problema che è stato trattato dal collega Rattone e che sarà trattato dal collega Panìè.

Ma io non posso prescindere, malgrado l'ora tarda, da dire brevissime parole in ordine alle condizioni della linea del Cenisio, perchè qui non si tratta di un interesse regionale, ma di un interesse nazionale. Di questa linea si è parlato in sede di interrogazione e in sede di interpellanza, come in sede di bilancio, da tutti i rappresentanti della Deputazione piemontese: si sono avute larghe promesse, che non sono state mantenute, se non in minima parte.

Noi pensiamo a nuovi valichi e non ci preoccupiamo del fatto che abbiamo un valico importantissimo, il quale occorre sia

portato alla sua massima efficienza, alla sua massima potenzialità. Si è riconosciuto questo fin dal 1906, con la legge con la quale si stabilirono degli stanziamenti per provvedervi, ma vi si provvede con una lentezza che è veramente deplorevole.

L'onorevole ministro, rispondendo ad una interpellanza dell'onorevole Daneo, diceva che il problema del Cenisio, sostanzialmente, si riduceva alla elettrificazione e alla posa di un doppio binario e forse di una galleria laterale. Lascio da parte la discussione della galleria, in ordine alla quale il ministro ha detto che si stavano facendo degli studi. Noi li attenderemo.

Parlo essenzialmente di ciò che per ora è più urgente e più pratico: si tratta di compiere il doppio binario in tutta la parte pianeggiante della valle da Torino a Bussoleno. Tutto questo doppio binario doveva essere completato nell'anno in cui ebbe luogo l'Esposizione di Torino e, viceversa, appena appena la posa del doppio binario era compiuta per pochi chilometri, ed ora si estende fino ad Alpignano, ma non si arriva ancora alla metà della parte pianeggiante di questo tratto di linea.

Ora è evidente che, se si procede con tale lentezza, questa ferrovia non può servire alle esigenze del traffico ognora crescente. Quindi io pregherei l'onorevole ministro di voler affrettare questi lavori, non si tratta di lavori di grande entità, perchè, dico, si tratta di mettere il doppio binario nella parte tutta pianeggiante fino a Bussoleno.

Vi è poi la elettrificazione della parte superiore.

In ordine a questa elettrificazione ricordo come l'onorevole ministro abbia fatto plauso ai nostri ingegneri per il modo con cui attendevano a questo lavoro, al quale plauso mi unisco io pure perchè giustamente meritato.

Ricordo come l'onorevole ministro sia venuto sulla località nello scorso anno quando accedeva alla Esposizione di Torino, e come si sia compiaciuto della alacrità con cui questi lavori della elettrificazione procedevano.

Ma accade questo: si procede all'impianto della elettrificazione e si va sino alla metà del grande tunnel del Cenisio; a questo punto s'incontrano delle difficoltà da parte del Governo francese.

Ignoriamo da parte di quale amministrazione del Governo francese; ma il fatto

è che, quando nel mese di settembre dello scorso anno si festeggiava il quarantenario dell'apertura del traforo del Freius, le autorità che sono intervenute a Bardonecchia per festeggiare il quarantenario di questo primo tunnel aperto dal genio italiano hanno potuto essere trasportate fino alla metà della galleria con la trazione elettrica, ma giunte al confine francese hanno dovuto constatare che i lavori non erano ancora iniziati.

Questo è accaduto nel mese di settembre dello scorso anno, e mi consta che oggi le cose sono nelle identiche condizioni.

Ora la nostra elettrificazione nella grande galleria intanto serve in quanto possa portare fino alla stazione francese di Modane: se deve fermarsi a metà del tunnel, evidentemente non può giovare a nulla, limitata così ad una parte della linea; ma mentre si attende che ciò si risolva, urge che si compia la elettrificazione del tratto da Bussoleno a Bardonecchia.

Quindi è per ciò che io pregherei l'onorevole ministro di dare spiegazioni in ordine a questo ritardo da parte delle autorità francesi nel procedere a questa elettrificazione, e di volermi dare assicurazione che i lavori procederanno d'ora innanzi con sempre maggiore alacrità, in corrispondenza alle ripetute promesse ed impegni assunti, alle sempre crescenti esigenze del traffico di questa linea che assurge e rappresenta un vero e grande interesse nazionale.

PRESIDENTE. Comprendo bene che difficilmente stasera potremo condurre a termine anche la discussione del bilancio delle ferrovie.

Ma ciò non mi dispensa dall'invitare gli onorevoli deputati a rilegger bene la intitolazione del capitolo 240 in discussione. Qui si tratta di spese per la costruzione di strade ferrate in dipendenza delle diverse leggi votate dal Parlamento, e non già del bilancio ferroviario vero e proprio.

In questo rientrano le elettrificazioni, i doppi binari e tante altre simili cose; e domani nella discussione generale del bilancio delle ferrovie, tutti potranno trattarne di proposito.

Ma se gli onorevoli colleghi non tengono presente questa ben definita separazione, finiremo per confondere ogni cosa e ingolfarci in una discussione che non terminerà mai. Li prego adunque di conformarsi a quanto ho detto. (*Approvazioni*)

Spetta ora di parlare all'onorevole Marsaglia; ma non essendo presente, ha facoltà di parlare l'onorevole Paniè.

PANIÈ. Chiedo alla benevolenza della Camera che mi conceda di fare, anche per incarico del collega onorevole Daneo, alcune dichiarazioni, rese necessarie dal discorso pronunciato nella discussione generale dal collega Rattone.

Sono ben lieto che la linea del Cenisio abbia oggi trovato un altro efficace patrono nel rappresentante di Susa, l'amico Bouvier, il quale ha convenuto nell'assunto che i rappresentanti di Torino hanno sempre sostenuto la esecuzione, la più sollecita che sia possibile, dei lavori già stati decretati ed attualmente in corso, e il compimento degli studi per la sistemazione definitiva della linea.

Io non ho potuto assistere (e me ne duole grandemente) al poderoso discorso del collega Rattone, ma ho cercato di averne notizia esatta dai resoconti che ne ha fatti la Stampa.

Egli ha propugnato con grande calore, con grande affetto per la regione, che egli degnamente rappresenta, alcuni nuovi valichi alpini; sostenendo che si debbano accrescere le comunicazioni ferroviarie con la Francia... (*Interruzione del deputato Borsarelli*).

Mi lasci proseguire, onorevole Borsarelli, e vedrà che ci troveremo d'accordo.

Dicevo dunque che il collega Rattone ha propugnato la necessità di nuovi valichi, e nel contempo si è intrattenuto, come era naturale, sulla linea del Cenisio, esaminando quale fosse in proposito, a suo giudizio, l'opinione pubblica in Torino.

Ora io, come rappresentante di Torino, credo di poter subito dichiarare, tanto al collega Rattone, quanto all'onorevole Borsarelli, che mi ha interrotto, che tutte le rappresentanze di Torino hanno seguito e seguiranno sempre con grande attenzione, con viva simpatia, tutte le iniziative, tutti i progetti, tutti gli studi che si connettono agli interessi ferroviari del Piemonte.

Ha detto bene il collega Rattone: non vi può, non vi deve essere conflitto d'interessi fra Torino e le altre città del Piemonte. Anzi io vado più in là, e ritengo che, come Torino si ascrive a grande onore di essere il centro, il cuore della vita del Piemonte, così deve ascrivere a suo dovere di cooperare al benessere ed allo sviluppo delle città che le fanno corona.

Siamo perfettamente d'accordo su questo punto. Certamente l'accordo sul fine

comune non esclude che vi possano essere dispareri sui mezzi per raggiungerlo.

Così non posso consentire col collega Rattone sui vantaggi che egli si ripromette dal traforo dello Spluga in confronto a quello della Greina. Così ancora debbo per conto mio fare qualche riserva sulle osservazioni che egli ha esposte a riguardo del valico del Monte Bianco e della sua maggiore efficienza rispetto al Cenisio. Ma tutto questo, onorevoli colleghi del Piemonte, è il programma dell'avvenire, e di un avvenire purtroppo non prossimo. Abbiamo quindi tutto il tempo per approfondirlo con calma e con ponderazione; e lo studieremo con quei sentimenti di equità, con quello spirito di colleganza che non può che animare i rappresentanti di una stessa regione.

Ma la visione, per quanto giusta e doverosa, dell'avvenire, non deve far perdere di vista la necessità immediata dell'ora presente. Ora, ciò che attualmente urge (ed in questa parte mi associo alle osservazioni fatte molto opportunamente dal collega Bouvier), per l'assetto della linea del Cenisio...

PRESIDENTE. Ma onorevole Paniè!.. Tenga conto dell'avvertimento che ho fatto prima. Vuol forse intavolare una polemica con l'onorevole Rattone, perchè ha sostenuto il traforo del Monte Bianco? Non c'erano qui i trafori; (*Si ride*) nemmeno quello dello Spluga, che a me pure tanto piacerebbe... (*ilarità — Approvazioni*).

PANIÈ. Onorevole Presidente, mi lasci completare il mio concetto; d'altronde dal momento che ha parlato di questo argomento l'onorevole Rattone, è giusto che io replichi.

L'assetto della linea del Cenisio costituisce, l'ha detto l'onorevole Sacchi nella tornata del 31 maggio 1910, un bisogno imprescindibile, un grande interesse ed un grande dovere nazionale.

E l'onorevole Sacchi che l'anno scorso onorò d'una sua visita la località, potè riconoscere la giustezza di quella sua affermazione. Ma dovette anche fare la malinconica constatazione di ciò, che ha riferito un momento fa l'onorevole Bouvier: che per i lavori del Cenisio la parola *fine*, la quale secondo le dichiarazioni sue e dei suoi onorevoli predecessori avrebbe dovuto da anni essere pronunciata, non sarà invece detta ancora per parecchio tempo.

So bene che difficoltà, indipendenti ora da noi, e non soltanto d'ordine tecnico, ne

ritardano l'attuazione, segnatamente della trazione elettrica, proprio quando nel versante nostro si sono finiti i lavori più importanti.

Ricordo a questo riguardo (e lo dico con orgoglio di italiano, e con una parola di vivo plauso all'Amministrazione ferroviaria) l'impianto fatto nella stazione e nella galleria di Montevecchio, che ha destato l'ammirazione degli stranieri convenuti a visitarlo in occasione dell'Esposizione di Torino, e che torna a grande onore della tecnica ferroviaria italiana.

Nè intendo raffreddare l'entusiasmo con cui mando questa parola di plauso, col rilievo che queste difficoltà, che ora ci vengono dalla nazione vicina, avrebbero potuto essere in tempo prevedute.

A me basta notare che queste difficoltà non possono essere insuperabili, dal momento che la Francia ha, al pari dell'Italia, interesse alla pronta sistemazione della linea. Certamente poi esse non debbono ritardare gli altri lavori sul resto della linea, e men che mai quelli della zona del doppio binario che procedono con una lentezza desolante. Ogni ritardo, ogni rallentamento porta un danno economico gravissimo, non foss'altro perchè allontana l'utilizzazione dei danari che già si sono spesi. Io faccio quindi nuovamente appello al buon volere dell'onorevole Sacchi. Si proseguano gli studi per la definitiva sistemazione della linea del Cenisio, che ora hanno un prezioso ausilio nel libro del signor Barge: *Le chemin de fer du Mont-Cenis et les intérêts franco italiens*, libro che potrà forse modificare le convinzioni del collega Rattone sull'efficienza del Cenisio. Contemporaneamente a questi studi si potranno fare quelli comparativi sugli altri valichi alpini. Ma intanto si accelerino e si conducano a termine i lavori già disposti per il doppio binario e per l'elettrificazione della linea. Questo è imprescindibile, questo è improrogabile. Ed io confido che l'onorevole Sacchi vorrà chiudere questa discussione con dichiarazioni altrettanto precise quanto confortanti; e soprattutto poi che egli farà in modo che alle parole facciano riscontro i fatti.

Si tratta, e con questo accenno finisco, non di un interesse locale, ma di un vero, di un alto interesse nazionale. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. L'onorevole ministro rammenterà che l'anno scorso in una delle di-

scussioni ferroviarie, riferendomi anche ad una mia interpellanza, io chiedevo se il Governo intendesse di sistemare in modo sicuro e stabile il problema ferroviario nella Liguria orientale.

L'onorevole ministro mi fece osservare in allora che, dato il momento, non era opportuno che io svolgessi la mia tesi e mi pregò di differire tale svolgimento.

Io fui lieto di accogliere il desiderio dell'onorevole ministro.

Non intendo di sollevare oggi la questione perchè siamo in materia di rinvio, e rinviamo pure. Dice un proverbio: piglia tempo e camperai; ed io spero di campar tanto da poter veder risolto anche questo problema.

Raccomando però all'onorevole ministro che la questione non venga dimenticata. Io la tengo sempre presente e credo l'avrà presente anche il Governo, come avrà presente la promessa fatta.

E per la promessa fatta e per le reali condizioni delle cose è necessario richiamare su questa questione l'attenzione viva del Governo, perchè ad ogni momento si hanno notizie di inconvenienti, che si verificano sulla linea litoranea, la quale pare proprio fatta per essere bersaglio di critiche continue e per presentare anche continui pericoli.

Onorevole ministro, poichè per questa linea si sono fatti preventivi colossali, mastodontici, per mettere avanti una pregiudiziale di quelle che impressionano, io mi sono con forma di lettera permesso di rivolgermi alla di lei sapiente cortesia, informata sempre alle necessità del bilancio, ma anche alle necessità economiche ed alla sicurezza personale degli individui, per dirle: non potrebbe il Ministero vedere frattanto di far procedere allo studio della linea interna Genova-Spezia, che è reclamata da tanti e così impellenti motivi, anche per sfatare la leggenda dei milioni, che non so a quanti sarebbero ascesi!

Noi non abbiamo fatto fare gli studi, perchè le nostre condizioni economiche non ce lo consentono. Ma abbiamo motivo di ritenere che la spesa per quella linea non sia così elevata come si è voluto affacciare di primo acchito.

E poichè l'onorevole ministro ebbe occasione di ricordare l'opera di un egregio ingegnere, dell'ingegnere Navone, che conosce a menadito i nostri Appennini come, e forse anche meglio di quanto io conosca il Lungotevere o il quartiere Ludovisi, dove spesso vado passeggiando la sera, io vorrei

chiedere all'onorevole ministro se non fosse il caso, per semplificare un po' le cose, di dare incarico a questo egregio ingegnere, che son certo lo accetterebbe, di esprimere il suo parere sulla questione, in modo da trarci fuori di questo intoppo, rappresentato dal preventivo fatto da quegli ingegneri che un tempo furono incaricati di sapere quali erano le valli per cui convogliare questa linea, e che parlarono di monti, di qualche cosa come se fossimo in Siberia o avessimo dovuto varcare le Alpi.

Veda dunque, onorevole ministro, di far fare questi studi, perchè non per disastri od altro, che non auguro al mio Paese, ma certo per soluzioni di continuità nel tempo, perchè avverranno purtroppo, noi dovremo ricorrere a quella linea; e la forza delle cose, poichè la forza dei miei ragionamenti è così debole che non arriva, s'imporrà.

Questo e non altro chiedo alla cortesia dell'onorevole ministro.

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

RATTONE. Ho chiesto la parola per chiarire, non un equivoco, ma una serie di equivoci.

L'onorevole Bouvier ha detto che mi sono preoccupato di nuovi valichi, senza pensare che ve ne è uno esistente. L'onorevole Bouvier non ha inteso il mio discorso. Io ho chiesto che fosse data al Cenisio tutta la potenzialità della quale è capace, ed ho sostenuto questa tesi con tutto quel convincimento e quel calore che mi è consentito.

Ho pertanto tutelati i giusti e ragionevoli interessi del Cenisio, ma ho ricordato anche un interesse più generale, quello cioè che poteva segnare il nuovo valico del quale ho propugnato gli studi, ispirandomi al criterio dell'*unum facere et alterum non omittere*, che mi pare sia il più ragionevole dei criteri, quello stesso che invocava or ora l'onorevole Paniè, ed al quale mi uniformerò certamente quando verrà l'ora della discussione.

Un altro equivoco riguarda la questione dello Spluga o del Greina. Io non potevo entrare in questo argomento, io tolsi da una conferenza dell'onorevole Ancona un pensiero molto acuto sopra i motivi che potevano consigliare la scelta dell'uno piuttosto che dell'altro valico, ma non mi pronunziai in proposito, anzi, mi dimostrai più radicale di lui, perchè, invece di invo-

care un beneficio di soli 100 chilometri, ne volevo invocare uno molto maggiore.

PRESIDENTE. Onorevole Rattone, veda di concludere.

RATTONE. Onorevole Presidente, sono ossequente al di lei invito, e concludo dicendo che ella vedrà che, quando sarà l'occasione di discutere, mi informerò al detto di Cicerone: *et refellere sine pertinacia et refelli sine iracundia parati sumus*. (*Approvazioni*).

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

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. L'onorevole Amato ha parlato con molto convincimento e anche con giusto ardore del compimento delle Complementari siciliane, che, con delle altre complementari certamente facevano parte di un grande debito nazionale che le leggi avevano promesso, e che si dovevano eseguire; e anzi, queste promesse risalivano alla legge fondamentale delle Complementari del 1879. Egli ha ricordato come io abbia fatto qualche pubblicazione, qualche paziente cenno storico intorno alla legislazione in materia; e mi ha incitato ad intervenire perchè sia realmente spinta la costruzione delle Complementari siciliane. È certo che esse subirono un grande ritardo. Vi furono degli arresti; ma anche in parte, per alcune linee, specialmente per quelle di cui egli ha parlato, sono insorti dei conflitti nelle popolazioni che richiedevano delle variazioni. Soprattutto la maggior difficoltà è stata negli appalti nelle inadempienze, nelle liti, nelle diserzioni delle imprese. Si fa presto a lamentarsi che non si faccia, quando non sempre si trovano imprese buone! A ogni modo, il tempo in cui noi abbiamo parlato non è molto lontano, onorevole Amato. Egli mi ricorda le dichiarazioni e le promesse che io feci; ma egli stesso ha ricordato che non è molto lontano il tempo in cui abbiamo parlato di questo. Ora, in materia di costruzioni ferroviarie, qualche mese non è certo un gran tempo. Io l'assicuro che non manco di occuparmi della cosa; ed anzi posso dirgli che ho commesso personalmente anche alla Direzione generale delle ferrovie di fare degli studi speciali e delle proposte concrete per vedere quale sia il modo di spingere la costruzione delle Complementari siciliane...

AMATO. ...Ma quelle sono le secondarie: ho parlato per le complementari.

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Ma io le assicuro che si tratta delle comple-

mentari... e ho dato incarico di studiare per veder di spingere la costruzione delle complementari. Non posso dirle di più. Ripeto: non è molto il tempo trascorso da quando ne abbiamo parlato; e non potevo venire a portarle qui, in qualche mese, costruite le nuove linee.

AMATO. Ma noi parlammo delle secondarie...

PRESIDENTE. Ma insomma, onorevole Amato!... Ella chiederà di parlare per fatto personale, se ne avrà diritto; ma non deve interrompere così l'onorevole ministro! Io non posso davvero lasciare che si introduca un tale sistema di discussione, a base di interruzioni!

AMATO. Ebbene, chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. E io gliene darò facoltà a suo tempo, se ne avrà ragione; altrimenti no!

AMATO. Il fatto personale c'è, perchè il ministro mi fa dire quello che io non ho detto!

PRESIDENTE. Insomma! onorevole Amato, la invito a non interrompere ulteriormente. Prosegua, onorevole ministro, prosegua...

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Bouvier ha parlato della elettrificazione del Cenisio. I lavori di elettrificazione sono stati intrapresi e spinti con alacrità sul suolo italiano, ed erano già ultimati dal settembre dello scorso anno. Gli impianti elettrici sul suolo italiano furono anche provati a piena potenzialità; e l'onorevole Bouvier ha avuto occasione di far gli elogi dei nostri tecnici. Ma gli impianti elettrici sul suolo francese, che furono pure iniziati dalle ferrovie italiane, non si poterono condurre a termine perchè mancarono, come mancano, le autorizzazioni da parte delle autorità francesi. Io non posso dire altro che questo: che da parte nostra si è continuato, si continua e si continuerà ad insistere per ottenerle. Anche recentemente sono state fatte delle sollecitazioni: non si mancherà da parte nostra di farne altre; ma l'onorevole Bouvier comprenderà che noi non possiamo in questa materia, in cui dipendiamo da autorizzazioni straniere, continuare come era stato principiato, se le autorizzazioni stesse, contrariamente a quanto si aveva ragione di ritenere, non ci vengono date.

A ogni modo, stia sicuro l'onorevole Bouvier, che noi continueremo a sollecitare.

L'onorevole Paniè ha trattato di un ar-

gomento, certamente meritevole di esame, in confronto al discorso tenuto l'altro giorno dall'onorevole Rattone.

Però, come lo stesso Rattone ha riconosciuto, questo è un problema dell'avvenire, non del presente bilancio, e perciò io non posso ora entrare nel suo esame.

L'onorevole Paniè dice però giustamente che una cosa non è in contrasto con l'altra e che non si potrebbe, anche in uno studio futuro, venir meno a quello che è stato riconosciuto di altissimo interesse nazionale, l'assetto cioè della linea del Cenisio.

L'onorevole Paniè sa che io sono della stessa opinione e farò tutto il possibile per sollecitare questo studio.

D'altra parte, egli stesso lo ha riconosciuto, l'Amministrazione delle ferrovie è per questa materia meritevole di grande encomio. È una vera gloria che noi abbiamo raggiunto nelle applicazioni elettriche, perchè quelle opere, a detta di ognuno, devono essere riconosciute come opere che mantengono il primato della tecnica italiana.

L'onorevole Cavagnari ha detto egli stesso che voleva rinviare la questione del problema ferroviario della Liguria orientale. Però ha soggiunto che il preventivo della spesa indicato per la costruzione della linea interna Genova-Spezia non corrisponde, secondo quanto egli ritiene, al vero. Si è arrivati mi pare a 80 ed anche 120 milioni. Egli desidera che io ordini degli studi. Non mancherò di farlo. Non posso dire, egli lo comprende, a quale funzionario commetterò questi studi piuttosto che ad un altro, per quanto meritevole sia la persona di cui egli ha parlato. Non posso prendere impegni per questo, ma farò esaminare se veramente la spesa ammonta a quella cifra cui l'onorevole Cavagnari ha accennato.

Quanto all'onorevole Amato, egli vedrà, se vi riflette, che io ho detto il giusto. Delle complementari abbiamo parlato altra volta, ed alle complementari mi riferisco quando assicuro che con la Direzione generale delle ferrovie di Stato sto cercando il modo migliore di ultimarle.

AMATO. Mi permette, onorevole Presidente...

PRESIDENTE. Non posso permettere che si parli due volte sullo stesso argomento. Se ha un fatto personale, lo indichi!

AMATO. Quando poc'anzi ho parlato, io mi riferivo esclusivamente alle ferrovie complementari contemplate dalla legge 12 luglio 1906; non ho parlato affatto delle linee secondarie.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Nemmeno io!

PRESIDENTE. E allora non vi può essere fatto personale!

AMATO. L'onorevole ministro ha fatto confusione tra l'una e l'altra richiesta. Noi parliamo un mese fa delle secondarie e non delle complementari. Ora io mi lamento del deplorabile, del vergognoso ritardo nelle complementari e non nelle secondarie, delle quali ancora nulla si è fatto!

Onorevole Presidente, questo è l'effetto di una discussione che si comincia alle sette e mezzo. La mente ormai è stanca e succedono degli equivoci e dei malintesi.

PRESIDENTE. Ella come membro della Camera dovrebbe sapere che il Presidente fa il suo dovere facendo rispettare il regolamento, che è garanzia per tutti. (*Benissimo! Bravo!*)

Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 240 s'intende approvato in lire 40,400,000.

Capitolo 241. Spese per studi, progetti, direzione e sorveglianza delle nuove costruzioni ferroviarie, lire 3,500,000.

Categoria III. *Movimento di capitali*. — *Partite che si compensano nell'entrata*. — Capitolo 242. Anticipazione di spese con trattuali a carico degli appaltatori, lire 10,000.

Categoria IV. *Partite di giro*. — Capitolo 243. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 397,210 48.

Capitolo 244. Somme corrispondenti ai pagamenti da disporre per le opere straordinarie di bonificazione da rimborsarsi al tesoro mediante prelevamento dal conto corrente con la Cassa dei depositi e prestiti (articoli 67 e 68 del testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195), lire 10,100,000.

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 9,621,200.

Debito vitalizio, lire 1,943,000.

Ponti e strade, lire 9,821,000.

Opere idrauliche, lire 6,118,400.

Bonifiche, lire 313,600.

Opere marittime, lire 5,829,080.

Automobili e strade ferrate, lire 4,577,390.

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

Spese generali, lire 66,300.

Opere idrauliche, lire 2,742,000.

Opere marittime, lire 1,416,000.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 42,447,970.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 782,600.

Strade e ponti:

Lavori di sistemazione non superiori a lire 30,000, lire ».

Lavori per sistemazione e miglioramento dipendenti da leggi speciali, lire 1,120,000.

Costruzioni, lire 4,480,000.

Strade comunali e vicinali, lire 3,800,000.

Totale, lire 9,400,000.

Opere idrauliche, lire 9,825,000.

Bonifiche, lire 10,400,000.

Opere marittime, lire 16,100,000.

Strade ferrate, tramvie e automobili, lire 5,800,000.

Opere in Roma, lire 9,000,000.

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

Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele, lire 7,380,000.

Opere nella Basilicata, lire 3,874,500.

Opere nelle provincie Calabresi, lire 5,560,000.

Opere nelle provincie Venete e di Mantova:

Opere idrauliche, lire 5,663,500.

Bonifiche, lire ».

Opere marittime, lire 1,487,600.

Edifici universitari, lire 100,000.

Spese in dipendenza di alluvioni, piene e frane, lire 1,454,000.

Spese per riparazione dei danni del Vesuvio, lire 60,000.

Spese per riparazione dei danni del terremoto, lire 2,060,000.

Impreviste e assegnazione di un fondo di riserva, lire 499,100.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 90,796,300.

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

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

Totale del titolo II (Spesa straordinaria), lire 134,706,300.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 177,154,270.

Categoria IV. — Partite di giro, lire 10,497,210 48.

Riassunto per categorie. — Categoria I — Spese effettive (*Parte ordinaria e straordinaria*), lire 133,244,270.

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

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

Totale spese reali, lire 177,154,270.

Categoria IV. — Partite di giro, lire 10,407,210.48.

Pongo a partito il totale generale del bilancio dei lavori pubblici in lire 187,651,480.48

(È approvato).

Vi è ora il bilancio di previsione delle ferrovie dello Stato; ma, data l'ora tarda, ne rimetteremo la discussione a domani.

Chiusura e risultamento della votazione segreta.

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

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

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

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

Presenti e votanti . . .	242
Maggioranza	221
Voti favorevoli . . .	218
Voti contrari	24

(La Camera approva).

Acquisto del fabbricato attualmente in uso della regia guardia di finanza in Civile (955):

Presenti e votanti . . .	242
Maggioranza	121
Voti favorevoli . . .	223
Voti contrari	19

(La Camera approva).

Aumento della spesa straordinaria consolidata del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari dal 1912-13 al 1920-1921 (1053):

Presenti e votanti . . .	242
Maggioranza	121
Voti favorevoli . . .	218
Voti contrari	24

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate — Abignente — Abozzi — Agnesi — Aguglia — Aliberti — Amato — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Ancona — Aprile — Arrivabene — Artom — Astengo.

Baccelli Alfredo — Balsano — Barnabei — Baslini — Battaglieri — Battelli — Beltrami — Bergamasco — Berlingieri — Berti — Bettolo — Bettoni — Bignami — Bisso-

lati — Boitani — Bolognese — Bonicelli — Bonomi Paolo — Boselli — Bouvier — Brunialti — Buonanno — Buonvino.

Cabrini — Caccialanza — Caetani — Callissano — Calleri — Camerini — Canepa — Canevari — Cannavina — Cao-Pinna — Capaldo — Caputi — Carboni Vincenzo — Cartia — Casalini Giulio — Caso — Casolini Antonio — Castoldi — Cavagnari — Cavina — Celesia — Celli — Cerulli — Chiaradia — Chiaraviglio — Chimienti — Chimirri — Chiozzi — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Ciartoso — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Ciocchi — Cipriani-Marinelli — Cirmeni — Colonna di Cesarò — Colosimo — Congiu — Coris — Corniani — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro.

Da Como — D'Alì — Danieli — Dari — De Amicis — De Benedictis — De Bellis — De Cesare — Del Balzo — Della Porta — De Nicola — De Novellis — De Seta — Di Bagno — Di Fraso — Di Palma — Di Robilant — Di Rovasenda — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Stefano — Di Trabia — D'Oria.

Ellero.

Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Fani — Faustini — Fazi — Fera — Ferraris Carlo — Ferri — Fortunati — Fraccacreta — Francica-Nava — Frugoni — Fumarola.

Gallenga — Gallini Carlo — Gallo — Gangitano — Gargiulo — Gazelli — Giacobone — Giolitti — Giovanelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Grippo — Grosso-Campana — Guglielmi — Guicciardini.

Incontri — Indri.

Joele.

Lacava — Landucci — Leonardi — Libertini Pasquale — Loero — Longinotti — Lucchini — Luciani — Lucifero — Luzzatto Riccardo.

Mancini Ettore — Manfredi Giuseppe — Manfredi Manfredi — Mango — Manna — Maraini — Margaria — Matera — Meda — Mendaja — Merlani — Mezzanotte — Modica — Molina — Montauti — Montemartini — Montresor — Morelli Enrico — Morpurgo — Mosca Tommaso — Moschini — Murri.

Nava Ottorino — Nitti — Nunziante — Nuvoloni.

Orlando Salvatore.

Paniè — Pantano — Papadopoli — Paratore — Pavia — Perron — Pipitone — Podestà — Pozzi Domenico.

Rampoldi — Rattone — Rava — Ri-

dola — Rienzi — Rizzone — Roberti — Romanin Jacur — Romeo — Ronchetti — Rondani — Rossi Cesare — Rossi Eugenio — Rossi Gaetano — Rossi Luigi.

Sacchi — Salandra — Salvia — Samoggia — Sanjust — Santamaria — Scalori — Scellingo — Schanzer — Scociarini-Coppola — Silj — Simoncelli — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Soulier — Speranza — Squitti — Staglianò — Stoppato — Strigari — Suardi.

Tamborino — Tassara — Tedesco — Teso — Testasecca — Tinozzi — Torlonia — Torre — Toscanelli — Toscano — Trapanese — Turco.

Valenzani — Valeri — Valli Eugenio — Valvassori-Peroni — Venditti — Venzi — Vicini — Visocchi.

Zaccagnino.

Sono in congedo:

Angiolini.

Baragiola — Benaglio — Brizzolesi.

Campi — Carcano — Cascino — Co-

tugno. De Marinis — De Tilla — Devecchi.

Girardi.

Marcello — Martini — Marzotto.

Negri De Salvi.

Paparo — Pastore — Pellecchi — Pie-

raccini.

Rizza.

Salamone.

Teodori.

Sono ammalati:

Avellone.

Bacchelli — Berenini.

Cassuto — Cesaroni — Ciccotti — Co-

lajanni — Comandini.

Fabri — Fusco Ludovico.

Giuliani.

Longo.

Matteucci — Modestino.

Ruspoli.

Turbiglio.

Assenti per ufficio pubblico:

Alessio Giulio.

Borsarelli.

Daneo.

Messedaglia — Montù.

Nava Cesare — Negrotto.

Pais-Serra.

Rebaudengo.

Interrogazioni, interpellanze e mozione.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, delle interpellanze e di una mozione presentate oggi.

DI ROVASENDA, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra per conoscere per quali criteri è stato negato al carabiniere Pilio, richiamato volontario per la guerra d'Africa ed attualmente degente all'ospedale di Catania, un soccorso per la di lui famiglia.

« Pasquale Libertini ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere se intenda promuovere dalla Amministrazione ferroviaria l'anticipazione della partenza del primo treno del mattino da Vercelli a Novara, a fine di agevolare le comunicazioni di Vercelli con la Valsesia, la Valsessera, l'Ossola, il lago Maggiore e con Genova.

« Abbiate ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della guerra, per sapere quando creda di dover disporre che i sottufficiali dell'Esercito possano essere autorizzati a contrarre matrimonio dopo di avere compiuto 10 anni di servizio o 30 anni di età.

« Buonanno, Buccelli »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere le cause, che ancora ritardano la definitiva sistemazione della strada, che in comune di Torre del Mangano (Pavia) conduce al monumento della Certosa.

« Rampoldi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare i ministri di grazia e giustizia e di agricoltura, industria e commercio sulla formazione del ruolo dei curatori per parte di alcune Camere di commercio, e se non sia opportuno estendere ai Consigli professionali (avvocati e procuratori) la facoltà di formare il ruolo dei legali aspiranti all'ufficio di curatore.

« Merlani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali provvedimenti sanitari intenda adottare per garantire Palermo dalla eventualità di malattie epidemiche.

« Di Stefano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro dell'interno per sapere se, di fronte al perdurare dello sciopero dei lavoratori addetti all'industria automobilistica in Torino, non creda conciliabile il rispetto della doverosa neutralità nel conflitto con un intervento del prefetto, inteso ad agevolare l'accordo fra industriali ed operai, come sempre si è fatto nei casi di agitazioni promosse e sostenute dalle organizzazioni ufficiali socialiste.

« Meda ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, sulle condizioni della pubblica sicurezza in Genova, e se e quali provvedimenti opportuni intenda, in proposito, di prendere.

« Carcassi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della marina, dell'agricoltura, industria e commercio e delle finanze per sapere in qual modo, nei lavori del porto di Napoli, intendano tutelare i legittimi interessi dei pescatori della Marinella, all'esercizio della cui industria può lasciarsi libero campo su quella spiaggia, anche con vantaggio delle nuove opere del porto.

« Ciccotti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, per sapere se e quali provvedimenti legislativi ritenga necessari per la tutela della selvaggina.

« Guglielmi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per conoscere i motivi, per i quali dal Governo del Brasile ancora non è stato accolto il reclamo del cittadino italiano Calciati Angelo di Valle Lomellina (Pavia) per danni subiti nel bombardamento dell'isola di Cobras. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Rampoldi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per sapere se la diserzione dal concorso per posti vacanti nel ruolo ordinario dei geometri catastali non dimostri: 1° che il suddetto ruolo ordinario non rappresenta, ora come ora, un miglioramento per coloro che appartengono ai ruoli aggiunti; 2° che necessita migliorare gli organici dei geometri di ruolo ordinario, rendendoli, fra l'altro, anche aperti; 3° che

è opportuno fondere i due ruoli (ordinario e aggiunto), tenendo opportuno conto delle vere e sostanziali differenze che vi sono fra gli appartenenti ai due ruoli stessi per esami dati, idoneità conseguita, anzianità, ecc., e se il Ministero non creda di dovere al più presto provvedere. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Samoggia ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per sapere se ai posti rimasti scoperti nel ruolo dei disegnatori computisti intenda chiamare i migliori ed i più anziani fra gli avventizi catastali che non hanno superata la prova degli esami. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Abozzi ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare l'onorevole ministro dei lavori pubblici per conoscere se egli abbia preso o intenda prendere una risoluzione intorno alla sistemazione del corso di acqua Agno-Guà e derivati, a salvezza del territorio compreso nelle provincie di Padova, di Vicenza e di Verona influenzato dal detto corso d'acqua, e quasi ogni anno danneggiato, per effetto di rotte o di impedito deflusso per eccesso di altezza delle acque nei periodi di piena, con gravissimo pregiudizio alla proprietà ed alla igiene e pericolo per la vita delle persone. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

« Stoppato, Camerini, Arrivabene ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina per conoscere se e quando intenda presentare il progetto relativo alla riforma dell'organico del personale civile tecnico della regia marina, più volte autorevolmente promesso. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« D'Oria ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, se non creda di dovere con urgenza provvedere alle evidenti ed allarmanti deficienze che presentano in parecchi punti le arginature del Canale Tassone e del Crostolo in comune di Cadelbosco, provincia di Reggio Emilia. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Samoggia ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dei lavori pubblici per sapere come e quando intenda provvedere alla grave insufficienza delle stazioni ferroviarie di Sansevero e Chienti-Serracapriola, sia in rapporto alle esigenze degli uffici e dei viaggiatori come in rapporto al cresciuto traffico delle merci.

« Fraccacreta ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dell'interno sulle condizioni della pubblica sicurezza in Genova.

« Canepa, Macaggi, Carcassi, D'Oria ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro di grazia e giustizia, sulle condizioni anormali, che sono fatte all'amministrazione della giustizia in Milano, dal deficiente numero dei magistrati, di personale di cancelleria e di funzionari del pubblico ministero.

« Albasini-Scrosati ».

« La Camera, convinta del pericolo che rappresenta per il commercio e per la vita economica d'Italia e specialmente della Sicilia il *trust* costituito dalle principali Compagnie di navigazione nazionali ed estere per il trasporto delle merci dai porti italiani, invita il Governo ad adottare urgenti ed efficaci provvedimenti per ricondurre il prezzo dei noli marittimi a tariffe normali e giuste, tali da non porre l'Italia in una condizione di considerevole inferiorità nelle competizioni commerciali internazionali.

« Colonna di Cesarò, Pipitone, Francica-Nava, Di Stefano, La Via, Di Traibla, Cartia, Di Sant'Onofrio, Romeo, Pasquale Libertini ».

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

E così pure le interpellanze saranno iscritte all'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non dichiarino di opporvisi entro il termine parlamentare.

In quanto alla mozione, di cui ho fatto dar lettura perchè è firmata da dieci deputati, i proponenti potranno mettersi d'accordo col Governo circa il giorno in cui, a norma dell'articolo 125 del regolamento, dovrà essere svolta e discussa.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Ciccarone.

CICCARONE. Prego la Camera e il Governo di acconsentirmi di svolgere domani la proposta di legge: « Modificazioni alle disposizioni di legge concernenti gli uscieri di conciliazione ».

È firmata dall'onorevole Leone e non porta il mio nome, forse per un errore di stampa, ma l'ho sottoscritta anche io.

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

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Faccio osservare all'onorevole Ciccarone che, trattandosi di una proposta di legge concernente il ministro di grazia e giustizia, per stabilire il giorno del suo svolgimento sarà bene porsi d'accordo con lui, che appunto questa sera non è presente. In ogni modo io prego l'onorevole Presidente di lasciare invariato per domani l'ordine del giorno, di guisa che possa compiersi la discussione del bilancio dei lavori pubblici e iniziarsi quella del bilancio delle poste e dei telegrafi.

CICCARONE. Si iscriva almeno per lunedì.

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

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

Per domani avremo anche una votazione segreta per il completamento di alcune Commissioni, che saranno esattamente designate nell'ordine del giorno.

La seduta termina alle 19.40.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. Votazione per le nomine:

di due commissari del Consiglio di assistenza e beneficenza;

di un commissario di vigilanza sul Fondo per l'emigrazione;

di tre commissari di vigilanza sull'amministrazione del Fondo per il culto;

di un commissario nel Consiglio di amministrazione del Fondo speciale di religione e beneficenza nella città di Roma.

3. *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:

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

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

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

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

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

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

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

11. Stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1911-12 (892).

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

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

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

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

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

17. 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).

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

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

20. 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 speralità di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali Austro-Ungarici ai sensi della legge 2 gennaio 1897, n. 35 (186).

21. Istituzione della Banca centrale della cooperazione e del lavoro (317).

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

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

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

25. 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).

26. Disposizioni sul reato di diffamazione (85).

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

28. Ordinamento del Consiglio coloniale (755).

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

30. 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).

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

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

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

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

35. 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).

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

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

38. 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).

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

40. Tombola a favore della Congregazione di carità, dell'ospedale civico e del ricovero di mendicizia d'Eboli (890).

41. 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).

42. Concorso dello Stato nelle spese per un monumento che ricordi in Melito Porto Salvo lo sbarco di Garibaldi (942).

43. Disposizioni sulle sovrimposte comunali e provinciali alle contribuzioni dirette fondiari e sulle spese facoltative (932).

44. Riunione delle tombole e lotterie nazionali (927).

45. Giudizio contenzioso sui conti degli Enti locali (904).

46. Per la difesa del paesaggio (496).

47. Aggregazione del comune di Campione al mandamento di Como (947).

48. 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 pen-

sioni da concedersi al personale dipendente dal Ministero della guerra nel 1912-13 (1011).

49. Inchiesta parlamentare sulla spesa per la costruzione del Palazzo di Giustizia in Roma (946).

50. Domanda a procedere contro il deputato Grosso-Campana per il reato di cui all'articolo 247 del Codice di commercio e per due distinti reati di truffa continuata (644-B).

51. Domanda a procedere contro il deputato Squitti per ingiurie (1000).

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

Seguito della discussione dei disegni di legge:

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

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

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

56. 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

Roma, 1912 — Tip. della Camera dei Deputati.

