

DXXIII.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 5 MARZO 1913

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Bilancio dei lavori pubblici (<i>Seguito della discussione generale</i>)	Pag. 23748
CUTRUFELLI	23753
DAGOSTO	23748
LOERO	23751
LUCIFERO	23764
NOFRI	23737
PALA	23777
PRESIDENTE	23767-75-76
TOSCANELLI	23757
Comunicazioni del Presidente (<i>Ringraziamenti</i>)	23743
Interrogazioni:	
Liquidazione di danni cagionati dalle esercitazioni militari (SAMOGGIA):	
SPINGARDI, <i>ministro (R. S.)</i>	23744
Esportazione della collezione Layard:	
ROSADI	23745
VICINI, <i>sottosegretario di Stato</i>	23744-46
Esposizione internazionale di San Francisco:	
DI SCALEA, <i>sottosegretario di Stato</i>	23747
GALLENGA	23747
Bische e biscazzieri:	
FAELLI	23748
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	23747
Osservazioni e proposte:	
Polizia dell'Aula:	
PRESIDENTE	23746
Lavori parlamentari	23785
Relazione (Presentazione):	
Domanda di procedere contro il deputato Marangoni (MOLINA)	23783
Ritiro di una mozione:	
NOFRI	23776
Votazione segreta (Risultamento):	
Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914	23783
Modificazioni ed aggiunte alle legge 15 luglio 1907, n. 506, per l'esercizio di Stato dei telefoni	23783

La seduta comincia alle 14.5.

DA COMO, *segretario*, legge il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Francica-Nava, di giorni 15 e Strigari, di 2; per motivi di salute, l'onorevole Alfonso Fusco, di giorni 10 e per ufficio pubblico, l'onorevole Messedaglia, di giorni 4.

(Sono concessi).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. La Corte dei conti comunica che, nella seconda quindicina del mese di febbraio, non è stata eseguita alcuna registrazione con riserva.

Il sindaco di Milano ha inviato alla Presidenza il seguente telegramma:

« Ringrazio Vostra Eccellenza della nobile commemorazione dell'illustre concittadino onorevole Carlo Romussi e La prego di rendersi interprete presso la Camera della profonda gratitudine del Consiglio comunale e della cittadinanza tutta per le offerte condoglianze. Ossequi

« Il sindaco

« GREPPI ».

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

L'onorevole ministro della guerra annuncia di aver dato risposta scritta all'interrogazione presentata dall'onorevole deputato Samoggia « per sapere da Sua Eccel-

lenza il ministro della guerra perchè il Genio militare di Milano ancora non abbia intrapresa la liquidazione dei danni causati la scorsa estate dalle esercitazioni di artiglieria e di cavalleria in territorio del comune di Ferno (Gallarate-Milano) e quando aspetti a fare questa doverosa ed onesta rilevazione e liquidazione ».

RISPOSTA SCRITTA. — « La liquidazione dei danni nella brughiera di Somma viene in massima iniziata alla fine dell'anno solare, perchè tutto l'anno vi si recano i corpi della guarnigione di Milano per eseguirvi le loro esercitazioni.

« Sono state già condotte a termine le liquidazioni dei danni nei comuni di Golasecca, Somma Lombarda, Vizzole, Cardano al Campo e lo saranno con maggiore attività, malgrado le deficienze di personale, le rimanenti cui si interessa l'onorevole Samoggia.

« Il ministro
« SPINGARDI ».

PRESIDENTE. La prima interrogazione all'ordine del giorno è dell'onorevole Rosadi, al ministro dell'istruzione pubblica, « per conoscere quali disposizioni abbia adottato per scongiurare la segnalata esportazione della collezione Layard, che si risolverebbe in uno scherno del divieto di esportazione, sancito dalla legge 20 giugno 1909 per sincera difesa delle più preziose opere d'arte esistenti in Italia e singolarmente di quelle italiane a chiunque appartengano e non per sola vessazione dei mercanti di anticaglie o di opere di dubbio valore ».

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

VICINI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Ho sentito adesso rileggere l'interrogazione dell'onorevole Rosadi ed ancora non ho compreso se voglia essere un monito o sia un grido di allarme che veramente non avrebbero ragione di essere perchè il Governo italiano applica la legge, in difesa del patrimonio artistico nazionale, di fronte a tutti egualmente, con la stessa serenità, e non soltanto contro i mercanti di anticaglie (per quanto potesse essere anche concepibile un diverso trattamento, che però non si fa, tra coloro che semplicemente sono o disinteressati amatori o collezionisti di cose d'arte, e coloro che fanno speculazione di opere di dubbio valore) co-

sicchè non avrebbe alcuna ragione di esistere qualsiasi diffidenza. Nel caso specifico poi, mi è gradito riaffermare che l'argomento è stato nel passato, ed è presentemente, trattato fra il Governo italiano ed il Governo inglese con quella larghezza di vedute e con quella sincerità e lealtà che fortunatamente sono sempre intervenute in tutte le relazioni tra i due Governi.

Nè sarebbe ammissibile che il Governo italiano potesse mettersi sotto i piedi la legge, soltanto perchè si trova a discutere del proprio diritto con uno Stato amico.

Tolte così di mezzo infondate preoccupazioni debbo dire necessariamente qualche parola in fatto; procurerò di essere breve perchè la cosa è stata già tanto discussa nella stampa che i colleghi ne sono senza dubbio personalmente informati. Ma qualche accenno deve pur rimanere nei nostri atti.

Nel 1894 moriva Sir Layard, che era stato ambasciatore inglese. Egli lasciava il suo patrimonio ad eredi, e istituiva legataria la Galleria nazionale di Londra della raccolta artistica, che egli aveva ordinata nel palazzo Cappello a Venezia, quando nel 1874 si ritirava dalla rappresentanza diplomatica del suo paese. Successivamente alla sua morte, in applicazione delle leggi del 1902 e del 1903 veniva notificato all'usufruttuaria, la vedova di Sir Layard, una dichiarazione con la quale si comprendevano nell'elenco delle opere di sommo pregio sette quadri della raccolta. E furono precisamente questi: la *Pietà*, di Sebastiano del Piombo, la *Partenza di Sant'Orsola*, di Vittore Carpaccio, la *Madonna*, di Giovanni Bellini, una *figura di Stagione*, di Cosmè Tura, il *ritratto di Maometto II*, di Gentile Bellini, l'*Adorazione dei Magi*, di Gentile Bellini, un *ritratto virile* attribuito da alcuni ad Antonello da Messina e da altri ad Alvisè Vivarini.

Contro la iscrizione di queste opere fra quelle di sommo pregio ricorreva la vedova usufruttuaria, opponendo che si trattava di opere importate in Italia dall'estero prima del 1888, benchè di scuola italiana, dando elementi di prova e presentando anche cataloghi ufficiali, dai quali risultava che quelle opere erano state esposte a Londra nel 1868 e nel 1875.

Sulle questioni che sorgevano dalla fatta dichiarazione di vincolo e dalla opposizione, il Ministero della pubblica istruzione chiedeva il parere dell'Avvocatura erariale di

Venezia, dell'Avvocatura generale erariale e del Consiglio di Stato.

E, dopo deliberazione del Consiglio dei ministri 17 ottobre 1905, con decreto ministeriale del 23 settembre 1906, il Ministero della pubblica istruzione per tutti gli effetti di legge cancellava dall'elenco delle opere di sommo pregio sei di quei quadri, perchè ritenuti importati: lasciò iscritto invece il settimo, l'ultimo appunto del quale ho dato notizia alla Camera, cioè il ritratto che secondo alcuni è attribuito ad Antonello da Messina, e, secondo altri, al Vivarini.

Di tale decreto veniva data ufficiale comunicazione all'Ambasciata inglese nel 4 ottobre 1906.

E da allora nessun altro atto è intervenuto fra i proprietari e l'usufruttuaria della collezione da una parte e lo Stato italiano dall'altra. Se non che, morta in questi ultimi tempi anche la vedova di Sir Layard, l'Ambasciata inglese presso il Governo italiano chiese al Ministero della pubblica istruzione, quali atti si dovessero compiere, quali leggi osservare, quali formalità adempiere, perchè la collezione, lasciata alla Galleria nazionale di Londra da Sir Layard, fosse messa nella piena disponibilità della Galleria legataria.

Il Ministero della pubblica istruzione ha ripreso in esame tutta la questione, così dal punto di vista politico morale, soprattutto pei quadri che vennero esclusi dall'elenco delle opere di sommo pregio, come dal punto di vista giuridico per tutte le altre opere della collezione, ed ha raccolto in un memoriale, ampio, diffuso, i propri convincimenti giuridici e le antiche e nuove risultanze di fatto, chiedendo su tutto il parere del Consiglio di Stato, che ha recentemente emesso il proprio avviso.

Il Ministero della pubblica istruzione ha creduto di dovere accogliere l'opinione che l'alto Consesso aveva manifestato (pur senza rinunziare in minima parte a qualsiasi punto del proprio buon diritto) di aprire, cioè, amichevoli trattative, nelle quali potessero trovare soddisfazione, con un'equa soluzione, le aspettative dell'opinione pubblica, e gli alti interessi artistici nazionali.

In pendenza di queste trattative, è sorta una causa fra gli eredi di Sir Layard ed il Governo inglese, a proposito della interpretazione del legato, in nome del quale la Galleria nazionale di Londra chiede la consegna dei quadri che compongono la galleria del palazzo Cappello.

La causa sorta impone necessariamente una sospensione delle trattative in corso. Noi dobbiamo sapere se trattare direttamente con la Galleria nazionale, o se trattare, per una parte, con la Galleria nazionale e, per l'altra, con gli eredi di Sir Layard, e far valere, così di fronte agli uni, come di fronte agli altri, il diritto dello Stato italiano.

Ma la sospensione non pregiudica alcuno, perchè la raccolta è tuttora inviolata nel palazzo Cappello, mantenuta all'ammirazione di tutti i cultori dell'arte e non corre, anche per la qualità degli enti che ne discutono, pericolo alcuno.

Voglio credere, adunque, che l'onorevole Rosadi vorrà riconoscere che la condotta del Governo italiano, e per esso del Ministero della pubblica istruzione è stata ed è quale si impone alla nostra dignità, e al dovere che abbiamo della tutela del patrimonio artistico italiano, e si dichiarerà soddisfatto. (*Bene!*)

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

ROSADI. La risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato, la quale si è fatta attendere assai, anche perchè la mia interrogazione è stata un'altra volta rinnovata...

VICINI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Ma in compenso la risposta è stata lunga!

ROSADI. ...è stata senza dubbio lunga ed abbondante. Nondimeno non posso dichiararmene soddisfatto. Perchè il venirci a dire, come ci diceva l'onorevole sottosegretario di Stato, che vi è una lite di mezzo e che, nella pendenza di questa causa, il Governo non può farci sapere se intenda permettere oppure vietare l'esportazione di questa preziosa raccolta Layard, è venire a confondere senza dubbio interessi particolari, quali sono quelli che intercedono fra gli eredi della eredità e coloro che contrastano alle loro pretese, con l'interesse generale dello Stato, che deve essere al disopra di cosiffatti interessi e che dovrebbe affermarsi nel senso che, a chiunque appartengano quelle opere preziose, il Governo italiano non ne permetterà mai l'esportazione. E se la lite non ci fosse stata mai, che mi risponderebbe l'onorevole sottosegretario di Stato? E che mi risponderebbe se fosse transatta da un momento all'altro o se fosse risolta?

Resta dunque a domandarsi se il Governo abbia fatto il suo dovere. Secondo me, non lo fece, quando cancellò dal novero

delle opere di sommo pregio sei delle sette che vi erano state iscritte; non l'ha fatto, quando, in presenza di una nuova legge, quella vigente, del 20 giugno 1909, che ha forza d'attualità, in quanto impedisce o permette l'esportazione di cose di sommo pregio, non ha saputo applicare la forza, la virtù, l'efficacia della sanzione della legge, mentre, ripeto, la sanzione è di preta attualità.

Ma vi è di più, onorevole sottosegretario di Stato.

La raccolta Layard non comprendeva soltanto le sette opere iscritte nel catalogo di quelle di sommo pregio e di cui una sola è stata conservata nel catalogo stesso: quella che, erroneamente o no, viene attribuita all'Antonello da Messina; ma ne conteneva ben altre sessantaquattro; ed erano tutte opere più o meno pregevoli, ma pregevoli in massima parte. Erano opere che appartenevano al Bramantino, al Savoldo, al Morone, a Bartolomeo Montagna, al Previtali, al Bissolo, ad Jacopo dei Barbari, a Paris Bordone, a Lorenzo Lotto, al Moretto.

Ora, domando, che cosa pensa il Ministero dell'istruzione pubblica rispetto a queste altre opere che pure si vogliono esportare?

Quindi la risposta non solo è insoddisfacente, ma è anche incompleta.

Ad ogni modo, insisto nel domandare: quale è il pensiero del Governo? Crede esso di impedire l'esportazione, sì o no? Finchè ad una tale domanda, che è abbastanza esplicita, non mi darà una risposta esplicita; naturale che io non possa dichiararmi soddisfatto.

Bisogna considerare altresì che la raccolta è preziosissima ed italianissima: perchè riguarda opere di scuola lombarda, veneta e ferrarese; opere che, in parte, appartenevano in proprietà al Demanio. Per esempio, l'*Adorazione dei Magi* del Bellini, si trovava, prima che passasse nella casa Layard, nella cappella di San Bortolo di Vicenza.

Ora domando: come e perchè si può ritenere che fosse stata temporaneamente importata in Italia? Si vuol forse dire che estero sia da considerarsi Vicenza con la relativa cappella di San Bortolo! E poi impugno che abbia valore di documento di importazione un semplice catalogo di un'esposizione di Londra, dove, per caso, siano segnate opere cosiffatte.

Concludo: non posso dichiararmi soddisfatto; e torno a raccomandare al Governo,

che è ancora in tempo (invece di chiamarci ad ammirare il culto che circonda quelle opere che ancora si conservano nel palazzo Cappello a Venezia), di far di tutto perchè questo culto sia assicurato all'Italia, anche perchè si tratta di opere italiane. Mentre, se così non si farà, sarà inutile far leggi come quella del 20 giugno 1909, nella quale mi onoro d'aver avuto tanta parte di cooperazione; e le leggi fatte non serviranno alla vera e sincera difesa delle cose belle e antiche, ma soltanto si risolveranno in una ingiusta persecuzione di proprietari ingenui e di mercanti scaltri per opere d'arte false o di dubbio valore. (*Approvazioni*).

VICINI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole sottosegretario di Stato. Devo fare un'avvertenza alla Camera.

Nonostante le rimostranze fatte, parecchi deputati entrano nell'Aula col sigaro acceso. Come ognuno sa, e per ragioni di convenienza, e per ragioni di sicurezza, essendo il locale tutto di legno, ciò non può essere permesso. Ordino perciò severamente agli uscieri di invitare gli onorevoli deputati che entrassero nell'Aula col sigaro acceso, a smettere, od a ritirarsi. Assolutamente è ora di finirla. (*Approvazioni*).

Onorevole sottosegretario di Stato per la istruzione pubblica, parli pure.

VICINI, sottosegretario di Stato per la istruzione pubblica. Senta, onorevole Rosadi, lasciamo da parte l'ingenuità dei proprietari e la scaltrezza dei mercanti. Io mi lusingavo che ella dovesse dichiarare di aver fiducia nell'opera del Ministero per tutto quello che avevo detto e per le assicurazioni che avevo ripetuto alla Camera; perchè il patrimonio artistico d'Italia sarà ora, come per il passato, validamente difeso, per quanto sia nell'efficacia dei mezzi che ci sono consentiti; perchè avevo pure detto che il Ministero dell'istruzione pubblica, senza rinunciare in nessun modo al proprio buon diritto, senza rinunciare ad alcuno dei punti di vista giuridici, politici, morali, ha accolto il consiglio di vedere se un'equa soluzione che sodisfi il nostro buon diritto, l'amor proprio nazionale e gli interessi dell'arte, possa conseguirsi col Governo inglese.

Ella ha ragione: la collezione che si raccoglie nel palazzo Cappello è di un'importanza notevole e rappresenta un interesse per tutti gli italiani; ma poi veda, onorevole Rosadi, la città di Venezia che è tutto un museo, che è tutta una raccolta

di cose d'arte, e che parla così vivamente anche sotto questo aspetto al nostro cuore, ha valorosissimi rappresentanti, amanti di cose d'arte quanto lei, e quei rappresentanti di Venezia hanno detto privatamente a noi che sentono piena fiducia nell'opera che stiamo compiendo.

La fiducia che ella ci nega, ci viene invece da uomini che si chiamano Antonio Fradetto e Pompeo Molmenti, e ci rafforza nella difesa che noi stiamo facendo del nostro buon diritto. Se ella dunque non vorrà dichiararsi soddisfatto nè ora, nè poi, a noi basterà la coscienza di aver compiuto il nostro dovere. (*Bene!*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Gallenga ai ministri degli affari esteri e dell'agricoltura, industria e commercio « per conoscere, se e come, l'Italia parteciperà alla prossima esposizione internazionale di San Francisco ».

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

DI SCALEA, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. L'importanza dell'avvenimento che nel 1915 s'intende celebrare con l'esposizione internazionale di San Francisco di California, cioè l'apertura al traffico mondiale del canale di Panama, che avvicina tanta parte d'Europa ed il bacino del Mediterraneo all'Oriente, il considerevole movimento commerciale tra gli Stati Uniti e l'Italia, le numerose e fiorenti colonie italiane nel territorio Nord Americano hanno consigliato il Governo italiano ad accogliere l'invito che ci era stato rivolto dal Governo Nord Americano di partecipare ufficialmente alla mostra di San Francisco.

Il ministro del tesoro ha consentito la spesa di due milioni di lire, preventivamente concordata col presidente del Consiglio per le spese della partecipazione italiana a quell'esposizione.

È stato preparato lo schema del disegno di legge che sarà quanto prima presentato al Parlamento per la necessaria approvazione. La spesa sarà, per desiderio del ministro del tesoro, ripartita in tre esercizi finanziari, a cominciare dal prossimo bilancio 1913-14.

Per quanto concerne l'ordinamento materiale della sezione italiana, il Governo si riserva la facoltà di affidarla al Comitato nazionale per le esportazioni all'estero sotto la condizione esplicita che la somma preventivata non sia in nessun caso superata. Io stimo che queste mie dichiarazioni, che ho fatto anche in nome del collega al-

l'agricoltura, daranno soddisfazione all'onorevole Gallenga.

Confido che in quella mostra il lavoro e l'arte italiana avranno degna manifestazione di progresso, e potranno mostrare a tutto il mondo civile quanto l'industria e l'arte italiana siano in alto posto. (*Benissimo!*)

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

GALLENGA. L'onorevole sottosegretario di Stato, rispondendomi, ha detto tutto quello che avrei detto io per perorare la partecipazione dell'Italia alla esposizione di San Francisco, per cui ho il dovere di dichiarare che sono pienamente soddisfatto.

Tanto più sono soddisfatto perchè le dichiarazioni così precise, che vengono oggi dal Governo, sono una risposta esauriente a dubbi e voci contrarie, che erano state in questi ultimi tempi diffuse, con grande rammarico di tutti quelli, che comprendono l'importanza della partecipazione italiana a questa esposizione.

Mi compiaccio anche del fondo stanziato, che mi pare adeguato perchè l'Italia faccia buona figura tra le altre grandi nazioni, che parteciperanno a quella mostra.

Mi consenta però l'onorevole sottosegretario di Stato di raccomandare, anche da questi banchi, che la somma, che il Governo mette a disposizione, sia spesa nel modo migliore. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue la interrogazione dell'onorevole Faelli, al ministro dell'interno, « per sapere se non creda opportuno rendere anche più efficace la lodevolissima lotta contro le bische, facendo comunicare alla stampa dall'autorità di pubblica sicurezza, oltre i nomi dei biscazzieri, anche quelli di tutti i giuocatori sorpresi dalla polizia ».

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

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. L'onorevole Faelli per rendere maggiormente efficace la lotta, che egli definisce lodevolissima, contro le bische, vorrebbe che l'autorità di pubblica sicurezza comunicasse alla stampa, oltre i nomi dei biscazzieri, anche quelli dei giuocatori sorpresi.

Desidero fare una dichiarazione molto precisa.

La questura ha il cosiddetto *libro nero*, nel quale sono iscritti quotidianamente i reati, che si perpetrano, e i giornalisti hanno la facoltà di recarsi in questura e di

prendere quelle notizie, che possono interessare il giornale, ed hanno quindi il diritto, sotto la loro responsabilità, di pubblicarle.

Perciò la stampa ha sempre avuto visione anche dei nomi delle persone sorprese nelle bische, e non soltanto dei nomi dei biscazzieri.

Generalmente però quei nomi non sono stampati. Per questo l'onorevole Faelli non se la prenda con l'autorità, ma piuttosto coi suoi colleghi. (*Oh! oh! — Si ride*).

Quando io le ho dichiarato che da parte della questura si pongono i libri a disposizione dei giornalisti per la pubblicazione dei nomi dei giuocatori sorpresi nelle bische, credo di averle detto tutto quello che desidera. (*Commenti*).

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

FAELLI. Io non avrei che da ringraziare l'onorevole sottosegretario di Stato della sua cortesissima risposta, tanto più che la mia interrogazione, come lo dice anche il testo, ha lo scopo anche di incoraggiare il Governo a proseguire in quest'ottima campagna intrapresa. È evidente che il suggerimento ha un valore effettivo, come cura e come profilassi, ed io non mi indugio nemmeno a spiegarne il perchè. Se non che mi consenta l'onorevole sottosegretario di Stato, più che altro per la dignità della professione, che io mi onoro di esercitare, che io osservi che non mi sembra proprio verosimile che tutta ed intiera sia sempre la colpa della stampa. Tutti siamo lettori di giornali quando purtroppo, non ne siamo scrittori, e sappiamo quale avviamento la stampa abbia preso, non dirò verso lo scandalo ed il pettegolezzo, ma verso una cronaca più diffusa, più ampia, più minuziosa, più curante dei particolari. È veramente possibile che questa stampa, che cerca tutte le cose le più minute, proprio quando le viene sottoposto un elenco di nomi che potrebbero interessare molti, se ne astenga prudentemente? (*Commenti*). Osservo a questo proposito, che quando la stampa ha potuto sapere qualche cosa è andata perfino oltre a quello che sapeva. A Montecatini, per esempio, pubblicò anche i nomi di quelli che non c'erano. (*Uarità*).

Ad ogni modo, per dimostrare la mia soddisfazione, non mi rimane altro che augurare che per l'avvenire, (abbandoniamo pure il passato per l'avvenire) la stampa colabori col Governo in quest'opera moralizzatrice, per la quale ha diritto alla lode ed

alla riconoscenza di tutti i buoni cittadini. (*Approvazioni*).

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

Votazione segreta.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914.

Modificazioni e aggiunte alla legge 15 luglio 1907, n. 506, per l'esercizio di Stato dei telefoni.

Si faccia la chiama.

DA COMO, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasciemo aperte le urne.

Seguito della discussione sul disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario del 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sul disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914 ».

Proseguendo nella discussione generale, ha facoltà di parlare l'onorevole Dagosto.

DAGOSTO. Onorevoli colleghi, pochi giorni fa, volli di sfuggita parlare delle acque pubbliche; ma, visto che mi trovavo a disagio nella strettoia dei cinque minuti consentiti alle interrogazioni, pensai e dichiarai di volerne dire qualche cosa in questa sede. Ora mantengo la promessa e la mantengo con quella brevità che mi è consueta per non far perdere molto tempo alla Camera. Anzi tutto una constatazione, la quale non è priva certamente d'importanza. La convinzione che le acque pubbliche siano destinate a trasformare l'economia di gran parte d'Italia, ha cominciato a penetrare rapidamente nelle masse, anche dove le condizioni agricole ed industriali sono meno progredite. Non sono più pochi, nè si contano sulle dita, coloro i quali ritengono che l'elevazione economica del paese, in gran parte dipenda dall'opera fattiva dello Stato e dal regime idraulico che curerà di avere, insieme al regime forestale,

che, dopo tutto, col regime idraulico forma una sola e medesima cosa.

Ma di fronte alla constatazione che ho fatta, sta l'opera che si è svolta nella materia per anni ed anni; opera di torpore, di negligenza e di propositi vani. Di ciò si può avere una prova anche in un discorso molto acuto, come al solito, che l'onorevole presidente del Consiglio ebbe a pronunciare non in quest'aula ma che pure destò tante speranze in tante parti d'Italia, perchè indicava il proposito di rivolgere grande interessamento all'utilizzazione delle acque per l'industria e per le irrigazioni.

Ma vediamo se la mia affermazione, se la constatazione da me fatta risponde veramente alla realtà.

La legge del 1884 che disponeva la formazione degli elenchi delle acque pubbliche conta la bella età di 29 anni ed il regolamento che la completava anch'esso è entrato in leva, perchè conta già 20 anni. Ma gli elenchi delle acque pubbliche sono ancora da venire. In varie provincie non esistono; in moltissime vi sono elenchi parziali, ma non elenchi totali così come vuole lo spirito e la lettera della legge. Questo è lo stato di fatto contro il quale assolutamente non si può discutere od obiettare.

Quali le conseguenze? Non è difficile il dirlo: derivazioni completamente abusive e dannose al regime idraulico; derivazioni che non sono assolutamente in regola con la legge e col regolamento; dei comuni i quali senza una ragione qualsiasi e con un diritto molto ipotetico, impongono tasse per l'irrigazione, e come se questo non bastasse, un fomite di liti che trova una legislazione monca e antiquata, una giurisprudenza sempre vacillante e contraddittoria e continui contrasti tra le attribuzioni dell'autorità amministrativa e la competenza dell'autorità giudiziaria.

Se poi ci facciamo a domandare che cosa è avvenuto di quel famoso catasto delle acque pubbliche che anche la legge del 1884 ed il regolamento del 1893 prescrivevano, la risposta riesce anche meno imbarazzante, mentre basta rispondere che non si è fatto nulla e non si poteva fare assolutamente nulla, perchè quando manca l'elenco delle derivazioni, il catasto non poteva regolarmente compiersi.

Cosicchè noi ci troviamo in un ambiente di legislazione assolutamente incompleta, di giurisprudenza vacillante, di autorità che dispongono differentemente l'una dal-

l'altra con frequenti contrasti fra autorità amministrativa e autorità giudiziaria.

Or, noti la Camera, io non attribuisco un'importanza stragrande alla questione degli elenchi e se occorre anche al catasto delle acque e degli usi; però debbo considerare, e ognuno lo comprende agevolmente, che occorre sbarazzare il campo da queste gravi difficoltà, perchè se esse non saranno sormontate, non si potrà andare ad un programma ulteriore che certamente è nella mente del Governo e nella mente illuminata dell'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Come si può immaginare il rinsaldamento, la sistemazione dei bacini montani, la creazione di forze idrauliche, gli sbarramenti, i canali artificiali di irrigazione, come si può immaginare tutto questo, se non si tolgono gli ingombri, se non si vede quello che è proprietà o demanio (chiamiamolo come si vuole) dello Stato?

Dunque occorre che con mano energica e rigida si prepari il terreno per potere creare qualche cosa: quella politica di acque e foreste, della quale si parla sempre e si presentano dei progetti alcuni dei quali sono anche innanzi alla Camera, ma che certamente troveranno un ostacolo ed un inceppo nei lamentati inconvenienti, perchè, come dicono i curiali, *res incipit a quo incipere non poterat*.

Noi vorremmo costruire quando non abbiamo spianato il terreno per fare qualche cosa di serio ed importante.

Onde, onorevole ministro dei lavori pubblici, io invito e prego lei, anche perchè viene da una regione nella quale le questioni idrauliche sono trattate e comprese con quella importanza che effettivamente meritano, invito lei perchè si adoperi con energia, perchè prenda una falce e sgombri il terreno per la preparazione del demanio idraulico.

E su questo terreno credo di aver finito perchè, come ho detto, non voglio lungamente abusare della pazienza della Camera.

Vengo ora ad un argomento che mi tocca un po' più da vicino, vengo a parlare di qualche cosa che riguarda la regione che mi onoro di rappresentare.

Anche ivi, checchè abbia voluto dire l'onorevole sottosegretario di Stato che veggo al banco del Governo, l'elenco delle acque pubbliche intero e completo non c'è. L'ho rilevato proprio ieri dall'ultima relazione della Direzione generale del demanio.

Ma lasciamo star questo, poichè per quella regione, vi è una legislazione speciale e disposizioni relative al problema idraulico-forestale.

Ho voluto, come era mio dovere, leggere la diligente e particolareggiata relazione dell'onorevole Pozzi ed ho trovato che se si zoppica in tutta Italia, ancor più si zoppica, ed era naturale, in quella regione. Dice infatti il relatore: « Senza dubbio è da augurarsi, come la Giunta ebbe replicatamente a raccomandare, un maggiore impulso specialmente alle opere idraulico-forestali che per scarsità di personale soprattutto forestale, e per le speciali difficoltà inerenti alla materia non hanno avuto notevole sviluppo, al qual riguardo sarà opportuno che le Amministrazioni dei lavori pubblici e dell'agricoltura prendano appositi accordi per una azione armonicamente diretta. In seguito allo scarso risultato ottenuto nell'esecuzione dei detti lavori, si rese necessario ridurre gli stanziamenti annuali, e se ne avvantaggiò l'esecuzione di altre opere urgenti, come i consolidamenti di frane, la costruzione di acquedotti ed i risanamenti di abitati, opere queste che, interessando la stabilità e l'igiene di molti comuni e centri abitati richiedevano, come tuttora richiedono, a preferenza delle altre, il maggior impulso possibile da parte dell'Amministrazione ».

Non faccio commenti, perchè facendoli, sarebbero amari: i commenti li farà la Camera, li faranno quanti si interessano a quella povera e disgraziata regione.

Ma la idea di accordi tra il ministro dei lavori pubblici e quello dell'agricoltura, industria e commercio non li apprendiamo ora e per la prima volta dalla relazione dell'onorevole Pozzi, perchè da più di un anno l'onorevole Sacchi, nella discussione del bilancio dello scorso esercizio, diceva, nel rispondere proprio a me, che intendeva mettersi d'accordo col ministro di agricoltura.

Ecco le precise parole pronunziate nella tornata del 13 marzo: « Della mia buona volontà ho quindi dato prova (e di ciò, onorevole ministro, nessuno ha mai dubitato) e ho già di concerto con i miei colleghi e specialmente con l'onorevole Nitti invocato e predisposto un provvedimento per completare la legislazione vigente sulla Basilicata e imprimere una maggiore rapidità alla esecuzione delle opere mercè riforme semplici e soprattutto mercè l'ele-

vamento delle attribuzioni degli uffici del Genio civile ».

Ora non credo di poter essere tacciato di indiscretezza se io chiedo, perchè quei provvedimenti che erano stati predisposti sino dal marzo del passato anno, restano ancora in sospeso.

Ad ogni modo prego l'onorevole ministro di fare quello che in questi dodici o tredici mesi non si è fatto e si adoperi affinché diventino al più presto un fatto compiuto, riparando al tempo malamente perduto.

E poichè mi trovo su questo terreno, mi permetta l'onorevole ministro di ricordare che, per due o tre volte, alla Camera, ho detto una frase che poi si è ripetuta in provincia e che io ripeto ancora una volta.

L'istituto del Commissariato (non parlo del commissario che è persona di grande energia ed intelligenza) l'istituto del Commissariato è un carro arrugginito che non può assolutamente camminare. Questo deriva dalla mancanza di facoltà, di attribuzioni e di elasticità e dall'essere stato costituito come un semplice organo di trasmissione.

Ora occorre mettere questo carro in condizione di camminare e, per far ciò, occorre dare facoltà ed attribuzioni che oggi non ha. Ho sentito ieri sera, nel chiaro e lucido discorso dell'onorevole Romanin-Jacur, che nell'alta Italia è molto lodata la legge sul Magistrato alle acque. Perchè dunque non prendere da quella legislazione qualche disposizione che serva ad integrare l'azione del Commissariato?

Mi auguro che l'onorevole ministro voglia dirmi qualche cosa di concreto e di preciso intorno a queste modeste mie osservazioni. E qui avrei finito; ma poichè ho la parola e poichè le nostre piaghe non sono poche, mi permetto di aggiungere un'altra parola intorno alle ferrovie Calabro-Lucane. Anche su quest'argomento, nella relazione dell'onorevole Pozzi, si parla di progetti che arrivano al Ministero e della possibilità di fare gli appalti di non so quanti tronchi. Ma io che vivo parte dell'anno in provincia, che sento i miei elettori e ricevo lettere numerosissime, so che il personale delle ferrovie è scarsissimo e che, di questa scarsità, tutti si lagnano. Ora poi si comincia a dire che la Società delle Mediterranee chiederà all'onorevole ministro una proroga per ciò che riguarda l'esecuzione dei lavori. Mi auguro che egli

vorrà assicurarci che nessuna proroga è stata chiesta e che, ad ogni modo, il Governo non sarebbe disposto a concederla e che i capitolati dovranno avere completa esecuzione.

Questa parola sarà di grande sollievo perchè, onorevole Sacchi, pensi un po': tra le acque che non vanno o vanno molto male e le ferrovie che non vanno in nessun modo quelle popolazioni si trovano sopra un letto di Procuste dal quale io spero che l'energia e l'affetto dell'onorevole Sacchi le vorrà togliere con mano vigorosa e recisa. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Loero.

LOERO. Mi associo anzitutto a quanto hanno già detto gli onorevoli colleghi Cavnari, Cesia e Romanin-Jacur intorno alla necessità di risolvere la questione del personale del Genio civile.

Senza ripetere le ragioni addotte a suo favore in questa discussione del bilancio e in molte altre occasioni, mi preme far rilevare che tale miglioramento è richiesto non solo a vantaggio di quella benemerita classe di funzionari, ma, secondo me, nell'interesse dello Stato.

E quando si pensi al rilevante ammon-tare ed alla notevole importanza delle opere autorizzate in questi ultimi anni, c'è da preoccuparsi pensando che la loro esecuzione viene fatta sotto la direzione e sorveglianza di un personale malcontento, perchè da anni si agita inutilmente per ottenere quei miglioramenti che tutti riconosciamo gli sono dovuti.

Mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro anche sulle condizioni del personale d'ordine al quale non è usato lo stesso trattamento che una legge promulgata nel 1907 su proposta dell'attuale presidente del Consiglio, stabiliva per tutto il personale d'ordine delle Amministrazioni centrali dello Stato.

Esso adempie a funzioni non inferiori a quelle del Ministero, mentre le sue condizioni di carriera sono sensibilmente inferiori.

Raccomando poi alla benevolenza dell'onorevole ministro dei lavori pubblici le richieste avanzate, anche in un ultimo memoriale, dai cantonieri addetti alle strade nazionali.

Io che rappresento un collegio nel quale scorrono strade nazionali dirette al confine ho avuto modo in diverse circostanze di rendermi conto della importanza dei

servizi che essi prestano e dei sacrifici ai quali non di rado si sobbarcano. Dato l'attuale costo della mano d'opera è doloroso il constatare come essi percepiscano il misero salario di lire 60 mensili.

Mi auguro che l'onorevole ministro d'accordo col collega del tesoro, vorrà esaminare e tener in benevolo conto le mie raccomandazioni.

D'altra parte crederei opportuno che nel formulare concrete proposte intorno al servizio del Genio civile, si cercasse di spogliarlo di tutte quelle funzioni di carattere amministrativo e contabile delle quali è attualmente investito, in modo da poter dedicare intera l'opera sua alla direzione delle opere che lo Stato eseguisce e alla vigilanza dei lavori che gli enti locali compiono con sussidi dello Stato.

Dalle classificazioni delle nuove strade nazionali, si comprende come deriveranno allo Stato nuovi oneri per la manutenzione e sistemazione di dette strade.

E sono queste le vere ragioni che hanno impedito al Governo di promuovere i provvedimenti legislativi per far luogo a detta classificazione.

Il Governo già ha fatto molto e molto bene per le regioni del Mezzogiorno, classificando negli anni precedenti e cioè rendendo nazionali moltissime strade.

Ma ora è necessario pensare alle altre regioni e specialmente provvedere a quelle strade che interessano la difesa del Paese.

E a questo proposito ricordo il tronco Tai di Cadore-Pontelungo, per il quale da molti anni si ebbero promesse e affidamenti di renderla nazionale. Anzi venne subordinata la sua classificazione al completamento da parte della provincia di Belluno della strada Santo Stefano-Sappada. Ma purtroppo fino ad ora rimane a carico della provincia di Belluno, mentre questo tronco serve se non principalmente in molta parte al trasporto di materiali militari per le lodevoli opere di difesa che si sono e si stanno compiendo e che a mio avviso hanno contribuito a migliorare le speciali condizioni di politica internazionale verso il confine orientale.

A Firenze si è tenuto nell'ottobre scorso un Congresso nazionale detto *della strada* promosso dal Touring-Club Italiano - sempre fra i primi nelle lodevoli iniziative d'interesse nazionale - in preparazione di quello internazionale che sarà tenuto a Londra nell'estate prossimo.

In questo Congresso fra le altre deliberazioni vennero fatti voti per la soppressione dell'articolo 11 della legge 20 marzo 1861, che stabilisce appunto la declassificazione delle strade nazionali quando vengono aperte strade ferrate scorrenti nella stessa direzione.

Questo è un criterio che andava bene nel 1865 quando venne promulgata la legge, ma non oggi, dopo il grande sviluppo preso dagli automobili e dai trasporti di merce a trazione meccanica per effetto del quale si esercita un traffico maggiore di quello che veniva effettuato prima della costruzione delle ferrovie.

Prego l'onorevole ministro di voler esaminare la questione che non è certo di lieve importanza.

L'aumento del movimento degli automobili, carichi, *camions*, ecc. rende indispensabile la applicazione della cilindratura alle strade nazionali. È evidente che non è certo possibile cilindrare tutte queste strade nazionali (circa 8,000 chilometri) ma occorre limitare l'adozione di tale sistema ai tronchi di maggiore movimento.

Non solo all'estero questo sistema è stato largamente applicato, ma anche in Italia diverse provincie lo hanno già adottato come Alessandria, Bergamo, Bologna, Como, Milano, ecc. Ed io prego l'onorevole ministro di volere accogliere questa mia raccomandazione che interessa il traffico e rende più stabile e sicura la manutenzione delle strade.

Lo Stato ha speso e spende e spenderà decine di milioni per la costruzione delle strade comunali e provinciali, dando sussidi o concorsi in larga misura, ma se non si provvede ad una buona manutenzione saranno purtroppo denari sprecati.

E questa osservazione è tanto più grave in quanto vediamo che la maggior parte dei comuni e non poche provincie trascurano la manutenzione di queste strade che costano tanti sacrifici e che sono destinate a gravare sul bilancio dello Stato per moltissimi anni.

Perciò si ravvisa la necessità che lo Stato espliciti un'ingerenza sulle provincie che non provvedono ad una regolare manutenzione, affidando invece la manutenzione alle provincie, di quelle strade comunali che stanno nei loro territori e che i comuni non possono o non mantengono bene.

Il problema non è nè nuovo, nè obliato, ma io mi permetto di richiamare su di esso

l'attenzione dell'onorevole ministro per affrontarlo magari gradatamente e tenendo conto delle diverse condizioni in cui si trovano gli enti locali in Italia.

Quanto poi agli stanziamenti proposti per l'esercizio venturo per i lavori stradali, come ha rilevato il diligentissimo relatore del bilancio sono insufficienti.

Essi sono stabiliti in 10 milioni e mezzo circa, laddove negli esercizi precedenti si è pagato una somma maggiore.

A me in particolare, per la regione che rappresento, interessano le dotazioni per le costruzioni di strade nazionali e provinciali e di allacciamento.

Per le strade nazionali ringrazio l'onorevole ministro di aver provveduto con la legge del 1912 alle somme occorrenti per la costruzione del secondo tronco della strada nazionale che da Federa Vecchià va verso il confine austriaco e che corregge e rettifica quel famoso tronco di strada nazionale che sconfinava in territorio austriaco, e che fu causa di diversi incidenti internazionali e provocando interrogazioni e interpellanze tanto alla Camera italiana quanto a quella austriaca.

Desidererei però essere assicurato che quando il progetto di questo secondo tronco sarà ultimato si potrà porre mano all'esecuzione dei lavori.

Per le strade provinciali ricordo specialmente la strada Santo Stefano di Cadore-Cima-Sappada - interprovinciale con Udine - la cui provincia ha già quasi ultimato i lavori nel suo territorio. Questa strada è di grande importanza per le comunicazioni locali, ma più ancora dal punto di vista militare.

L'egregio relatore del bilancio nella relazione a quello di cui attualmente ci occupiamo, e in quella della previsione 1912-1913 ha raccolto importanti dati relativi alla legge riguardante i comuni isolati.

L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha mostrato di avere veramente a cuore la sorte di questi comuni segregati dal consorzio civile, iniziando in varie provincie importanti lavori.

Ma purtroppo in molte altre deve intraprendere qualsiasi opera, mentre dalla relazione rilevasi la deficienza assoluta, già molte altre volte notata, degli stanziamenti di bilancio.

Con quali mezzi si provvederà ad integrare detta deficienza?

Nella provincia di Belluno fino ad ora non è stata iniziata neppure una strada.

Vi sono i comuni di Danta e di Zoppè-Cadore e diverse frazioni di comuni della Valle di Zoldo che attendono dalla legge il loro collegamento al consorzio civile, ma se non si dà modo di rendere attuabile la legge, è come se questa non fosse stata fatta, creando anzi disillusione alle popolazioni che attendono i benefici della legge.

Ma dalla parola e dall'opera dell'onorevole ministro, che gode tutta la mia fiducia, mi attendo i reclamati benefici. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Cutrufelli ha facoltà di parlare.

CUTRUFELLI. Onorevole ministro, anch'io debbo farvi alcune raccomandazioni. Ma prima desidero, nei limiti delle mie modeste forze, compiere un dovere di ordine generale.

Mentre il risollevato spirito nazionale educa gli animi alla fede di una grande Italia; mentre il paese, compiacendosi dell'aumentato credito, esalta il suo forte esercito e la sua potente armata, esponenti sicuri del suo nuovo stato, garanzia efficace dei diritti suoi; consentitemi, onorevole ministro, che io esamini, per poco, il bilancio dei lavori pubblici, altro esponente non meno sicuro della nostra attività interna, perchè trovi in esso elementi che mostrino armonia o contrasto nelle diverse parti del complesso programma del Governo.

Noi, in materia di lavori pubblici, stimiamo che in Italia si vada molto a rilento.

E veramente, se pensiamo a tutto quello che ancora deve farsi, abbiamo ragione. Ma se guardiamo alle enormi difficoltà che ci hanno sbarrato la via, se ripercorriamo il cammino fatto dal 1895 ad oggi, se pensiamo che in dieci anni soltanto abbiamo elevato il bilancio da 80 a 200 milioni, non possiamo non sentirci inorgoglitici, non possiamo non dichiararci soddisfatti. (*Bene!*)

In molti Stati alcuni lavori pubblici sono abbastanza bene organizzati.

Ma, in generale, si tratta di Stati che hanno vita ed esperienza secolare. Si tratta di Stati nei quali allo sviluppo dei lavori pubblici non si sono opposte le enormi difficoltà che oppone la specialissima configurazione della nostra penisola.

Spesso, a raggiungere un determinato fine, a costruire, per esempio, dieci chilometri di strade, nelle pianure francesi, occorrono mezzi che tra di noi è necessario triplicare ed anche quadruplicare.

Tuttavia, onorevoli colleghi, l'Italia ha sopperito, in un periodo di tempo abbastanza breve, ai suoi più gravi bisogni. Ha tracciato ed assai bene avviato la sua rete stradale e ferroviaria; ha definito un vasto programma di bonifiche e d'opere idrauliche; ha affrontato la sistemazione di tutti i suoi porti, E, nel bilancio di quest'anno, 16 milioni sono destinati all'avanzamento di lavori stradali e ferroviari; 17, alle bonifiche ed alle opere idrauliche; 13, alle opere marittime.

Se si pensa che, oltre a questi impegni, altri impegni, e gravissimi, sono assunti nei paesi danneggiati dal terremoto, per Roma e per le opere speciali in Calabria, in Basilicata, in Sardegna, nelle Puglie e nel Mantovano, si comprende agevolmente che, come le felici operazioni di guerra hanno risollevato lo spirito nazionale ed hanno aumentato il nostro prestigio con nuove conquiste, così le conquiste fatte nel campo del lavoro hanno consolidato e consolidano la fede nel lodevole svolgimento della nostra attività interna.

Guardando alle une, guardiamo alle altre: da queste e da quelle esce glorificata la patria!

Però il mio largo plauso, onorevole ministro, non è scevro da critica. Noi disponiamo di buoni mezzi; ma, d'altra parte, dobbiamo riconoscere che non nuotiamo nell'abbondanza. La guerra, se moralmente ci ha rafforzato, non ha avuto certo, per effetto immediato, l'aumento delle nostre entrate.

In questo stato di cose, abbiamo un dovere, il dovere di spendere bene. E spendere bene, per me, significa trarre il maggiore ed il più sollecito utile dal capitale impiegato.

Onorevole ministro, consentitemi che, da questo punto di vista, vi faccia una domanda: Le spese fatte in Italia, per lavori pubblici, sono spese ben fatte?

Ho esaminato minutamente il vostro bilancio, ho stabilito parecchi raffronti, e posso esporvi subito i risultati.

Per quanto si riferisce alle spese ordinarie, l'andamento dei servizi può ritenersi assai ben regolato: l'Italia è tra le nazioni che, relativamente, spendono poco; d'altra parte (dicano quel che vogliono i malcontenti di professione) l'Italia, nei suoi servizi ordinari (intendo dire nei servizi dipendenti da lavori di Stato), è tra le nazioni che stanno alla testa del movimento civile.

Questo mi risulta, onorevole ministro, e questo affermo.

Però, purtroppo, e dolorosamente, lo stesso non può dirsi delle spese straordinarie che costituiscono il grosso del nostro bilancio.

Cercando le cause dell'inconveniente, se ne trovano molte, a prima vista; e, tra le più comuni: scarsità di personale, deficienza tecnica ed anche disonestà amministrativa.

Ma non mi occuperò di queste cause; io ho la maggiore stima dei funzionari dello Stato, e non posso innalzare a regola le eccezioni.

Il caso, ormai celebre, del Palazzo di Giustizia sarà, anzi è, una vergogna; ma una vergogna che colpirà pochissimi individui, non la benemerita classe degli ingegneri del Genio civile.

Io non mi riferirò dunque a cause eccezionali; io credo che tutto il danno derivi da quest'affermazione che ritengo assiomatica: *in Italia s'iniziano troppi lavori, e se ne completano pochi.*

Quali le conseguenze?

Si sa che i lavori in corso, finchè non sono ultimati, o non danno nessun utile o danno un utile molto scarso.

Si sa che in Italia le opere si eternano. E allora? Allora le conseguenze si possono desumere molto facilmente!

Conosco una strada in costruzione da oltre venti anni; da poco quasi ultimata con la spesa di parecchi milioni. Non si apre ancora al transito, perchè manca un ponte la cui spesa fu preventivata in 120 mila lire soltanto.

Ma vi è di più.

L'anno scorso visitai alcune opere idrauliche di Calabria. Come caso tipico si presentava un corso torrentizio il quale, nell'epoca delle piene, col materiale di trasporto delle frane che si generavano nell'alto bacino, minacciava di distruggere gli ubertosi giardini piantati verso la foce. Gli interessati avevano reclamato provvedimenti ed il Governo era intervenuto. Ma in che maniera? Aveva sistemato tutto il bacino inferiore, costruendo molti muri contenitori ed una grande quantità di briglie.

Il lavoro sembrava eccellente. Eppure era sbagliato; sbagliato perchè non si evitano i danni se non si eliminano le cause. Ed alle cause che dovevano ricercarsi nel bacino montano, non ci aveva pensato nessuno.

Che cosa era avvenuto più tardi?

Le briglie, in gran parte, si erano rotte, l'alveo del torrente si era sollevato, i muri contenitori minacciavano di diventare inefficaci.

Nel primo caso c'è da deplorare la mancanza di reddito dei capitali impiegati, nel secondo caso non solo la mancanza del reddito, ma anche il deperimento del capitale.

Di questi esempi tutti i colleghi potrebbero citarne e molti.

Ma non andiamo oltre.

Richiamo solo l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un esempio classico fornito dai lavori relativi alle strade provinciali di serie sovvenzionate dal Governo.

In questi lavori il Governo per le leggi del 1865, del 1869 e del 1881, ha impiegato 213 milioni di lire. In media, circa cinque milioni all'anno.

Un minuto esame mi ha indotto a ritenere che le strade di maggiore importanza, quelle formate da cinque o sei tronchi, hanno avuto una durata media di costruzione di circa 25 anni; bene inteso in questo periodo io comprendo i lunghi abbandoni trascorsi fra la costruzione dei diversi tronchi.

Col sistema sinora seguito noi non abbiamo avuto il reddito del capitale impiegato che solo al venticinquesimo anno dall'impiego iniziale.

Parmi inutile rilevare all'onorevole ministro, le conseguenze dannose di questo fatto, tanto più che io non ho l'abitudine di discutere a lungo sul passato. Pensiamo piuttosto a ciò che potrebbe farsi oggi.

Per le stesse strade di serie il Governo deve impegnare ancora 126 milioni. Supponendo che possa disporre, come dispone nel bilancio in esame, di cinque milioni all'anno, ne avremo ancora per venticinque anni.

Continuando nello stesso sistema amministrativo, spendendo cinque milioni all'anno, da qui ad un quarto di secolo, noi avremo, nelle 513 opere completate, 126 milioni di capitale-strada, e cominceremo a portare nel 25° anno, all'economia nazionale, il reddito intero dei 126 milioni.

Lo stesso, onorevole ministro, potrà dirsi per i venti milioni, che debbono ancora impegnarsi nelle trentatré opere nazionali, e per i cento milioni, delle mille e più strade comunali, lo stesso potrà dirsi per tutti i milioni già destinati, e che ancora si debbono spendere, alle bonifiche, alle opere idrauliche, alle opere marittime.

Ma se voi voleste iniziare minor numero di lavori, pur di completarli presto, i van-

taggi, potreste verificarlo facilmente, sarebbero enormi.

Per le sole strade di serie sovvenzionate, al venticinquesimo anno, accanto ai 126 milioni del *capitale-strada* si avrebbe un eguale capitale incamerato, sotto forma di rendita annuale, nella ricchezza nazionale.

Lo so, signor ministro, la colpa non è tutta vostra, non è tutta del Governo. Noi deputati siamo troppo insistenti nel reclamare provvedimenti, sia pure a spizzico, per i nostri colleghi.

Ma voi, onorevole ministro, avete il dovere di riparare. E per far ciò, non vi restano che due vie. O corsa libera ricorrendo al prestito, o freni serrati. La prima strada mi pare molto più seducente, ma la seconda non ha le grandi difficoltà, non presenta i grandi timori, che si affacciano a prima vista.

Il bilancio è oramai così bene consolidato, che voi potreste dare alle diverse provincie, nei diversi campi, quel tanto, che occorrerebbe per farle contente.

Credetemi, onorevole signor ministro, se il mio consiglio potesse, anche in piccola parte, essere accolto, non solo se ne avvantaggerebbe l'economia nazionale, ma anche, e largamente, il prestigio e l'autorità della nostra azione.

Permettete ora, onorevoli colleghi, che io torni sopra un argomento già da altri trattato: sul Genio civile.

Il Genio civile d'oggi, col nostro bilancio di 200 milioni, è presso a poco lo stesso Genio civile, che avevamo quando il nostro bilancio era di 80 milioni. Ogni nuova legge, ed io ricordo quella per le strade comunali, quella per le acque, quella per le scuole, dà nuove attribuzioni al Genio civile. Ma nessuna legge ha aumentato il suo effettivo in modo da farlo, rispondere razionalmente ai cresciuti bisogni.

Con molto piacere ho sentito ieri, per la prima volta, l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi manifestare la ferma intenzione di istituire un nuovo corpo tecnico per lo studio la esecuzione delle nuove opere da lui proposte.

L'esempio è lodevolissimo e da imitarsi dagli uomini che stanno al Governo.

Però, per il momento, non si può fare a meno di rilevare che il personale del Genio civile è scarsissimo ed è troppo oberato di lavoro.

E, come se ciò nulla fosse, il Genio civile è molto male compensato.

Io mi permetto di affermare infatti che pochi ingegneri liberi professionisti guada-

gnano in un anno tanto poco quanto guadagna un ingegnere del Genio civile con dieci anni di carriera. E non si parli delle trasferte. Le somme prese per trasferte, restano sulle strade!

Del deplorabile stato di cose sono visibilissime le conseguenze. I buoni elementi non vengono più al Genio civile e quelli che ci sono se ne vanno. Se ne vanno perchè allettati dai migliori trattamenti di molti comuni e di molte provincie: Milano insegna.

Onorevole ministro, affrontate e risolvette il problema. Io non vi parlo in nome della classe: vi parlo in nome dell'interesse generale del paese, che mi sta a cuore.

Fate comprendere il bisogno al vostro collega del tesoro. Consentitemi una frase, un po' volgare e ripetetela a lui: non si può lasciare a guardia delle pietanze chi si trova a stomaco vuoto. Se noi affidiamo al corpo del Genio civile la ricchezza nazionale, perchè l'amministri, perchè spesso la guardi da artigli rapaci, noi dobbiamo affezionarcelo, noi dobbiamo creargli una condizione possibile di vita, quale presentemente certo non ha.

In questi ultimi tempi, l'onorevole ministro aveva fatto credere, se non m'inganno, che sperava di contentare i benemeriti funzionari dando l'organico. Di poi il provvedimento non fu preso, e tutta la classe, credendo alla necessità del rinvio, si limita a domandare il pareggiamento.

Intendiamoci: il pareggiamento o l'organico costituiscono provvedimenti meritati dal Genio civile. Ma voi, onorevole ministro, non dovete dimenticare la distinzione fra questi due provvedimenti.

Il pareggiamento tende esclusivamente al vantaggio della classe, mentre l'organico aggraverà forse un poco di più il bilancio, ma tende al miglioramento della classe, e al miglioramento del servizio.

L'onorevole Celesia, che mi ha preceduto, esaminò, con esperta e pratica parola, la questione dei raddoppi dei binari in Italia, e, tra i raddoppi necessari, ha ricordato quello della linea Messina-Catania. Mentre io rivolgo al collega i più vivi ringraziamenti, desidero soffermarmi per brevi istanti sull'argomento.

In Italia è fortemente sentito il bisogno dei raddoppi.

In questi giorni ho saputo che si parla di un progetto di quattrocento milioni. Io non discuto della opportunità o meno di un provvedimento di questo genere. Non

discuto, perchè credo che nelle presenti condizioni il Governo non pensi sul serio ad un progetto di questa portata.

Però, in merito ai raddoppi, occorre fin d'ora fare una grande distinzione. Io credo che sia indispensabile distinguere i raddoppi necessari, che trovano in se stessi il reddito sufficiente al loro impianto, da quei raddoppi, pur necessari, ma che hanno deficiente reddito. E penso che, per un elementare principio di giustizia, i primi dovrebbero avere la precedenza.

Ed allora io non seguo la nebulosa, per il momento inafferrabile, del progettone dei 400,000,000. Mi limito invece a chiedere al Governo di prendere provvedimenti immediati per le linee a grande reddito.

E soprattutto penso che sia indilazionabile la costruzione del doppio binario Spezia-Genova-Ventimiglia, perchè avendo quella linea oltre 100,000 lire di reddito a chilometro, il lasciarla con un solo binario costituirebbe una troppo grande ingiustizia per le popolazioni della riviera ligure.

Di poi, credo che si debba pensare al doppio binario Roma-Firenze.

Firenze si trova, rispetto alla capitale, sotto molti punti di vista, nelle stesse condizioni di Napoli.

Non è bene, onorevole ministro, che in materia ferroviaria si trovi danaro per dare il superfluo a Napoli e non se ne trovi per dare il necessario a Firenze.

E finalmente io raccomando la linea Messina-Catania.

Per la Messina-Catania, il Governo ha affermato la necessità del doppio binario, ed io ho parlato forte, in nome del diritto, fin dal principio del 1911.

Ora abbiamo compiuto la conquista della Libia, e la linea Messina-Catania serve direttamente le nuove terre. Ma io, onorevole ministro, non vi parlo più in nome del diritto, non in nome dei cresciuti servizi; io insisto sulla urgenza del provvedimento, perchè ho la ferma convinzione che la costruzione del doppio binario Messina-Catania sia da ritenersi come il mezzo d'opera più importante per la resurrezione della città distrutta.

E poichè mi trovo a parlare di Messina, consentite, onorevoli colleghi, che io richiami la vostra benevola attenzione sui maggiori bisogni di quella città.

Messina aveva prima del disastro circa 150 mila abitanti; oggi ha quasi ricostituita la sua popolazione.

Messina ha quindi tutti i bisogni dei grandi centri.

E manca di tutto.

Noi non domandiamo che la esecuzione di quelle leggi che il Parlamento, consenziente il paese, con tanto slancio, ha votato.

Nè gli onorevoli colleghi debbono preoccuparsi, perchè le nostre richieste non turbano la distribuzione delle disponibilità di bilancio. Non le turbano perchè Messina e tutti i paesi danneggiati dal terremoto, attingono essenzialmente al fondo degli addizionali.

Onorevole ministro, non vi raccomando di provvedere alla ricostruzione degli edifici pubblici di Stato; non ve lo raccomando perchè so che oramai il provvedimento s'impone, perchè so che recentemente avete assicurato che entro giugno tutti gli edifici pubblici saranno appaltati. Io mi associo alla fiducia che i miei concittadini hanno in voi, e sono sicuro che voi saprete degnamente rispondere a questa alta fiducia.

Il provvedimento, se preso secondo le vostre promesse, avrà una specialissima importanza, perchè sarà un segno tangibile, per coloro che vivono lontano dalla vita pubblica, della serietà degli affidamenti che il Governo ha dato e continua a dare in ordine a Messina.

Io, onorevole ministro, preferisco richiamare la vostra attenzione sui bisogni del nostro porto. Messina ebbe se non il porto più grande, certamente il porto più bello o uno dei più belli d'Italia.

Presentemente ne è quasi assolutamente priva.

Da una parte, verso la città, c'è ancora la terra smossa, vi sono le macerie; dall'altra i lavori in corso.

Ciò nonostante, onorevole ministro, anche nelle nostre difficilissime condizioni di vita, Messina ha ripreso il suo sviluppo.

Ed io sono lieto di poter comunicare ai colleghi che il movimento del nostro porto ha oggi superato quello anteriore al 1908.

Sia gloria, onorevole ministro, alla grandezza della patria generosa e forte, ma sia pure gloria a quel nobile popolo, che aggrappato alle macerie, volle Messina risorta; e ricostituendo, in mezzo a mille difficoltà, l'esistenza propria, ridona una delle sue più fulgide gemme al diadema d'Italia. (*Bene!*)

In nome di quel popolo, onorevole ministro, vi domando di non far trovare Messina impreparata alla nobile gara che le città d'Italia imprendono per il maggiore

sviluppo dell'industria del mare; vi domando che, mentre i lavori del porto procedono dalla parte della Cittadella, mentre operate il razionale collegamento del porto colla ferrovia, voi pensiate anche alle calate interne.

La loro sistemazione definitiva ed immediata costituisce un grave interesse di Messina, ma uno di quegli interessi che sono anche gravi interessi del paese!

La storia di Messina è la storia del suo mare, e noi pensiamo che quando la solidarietà nazionale ci avrà ridato il porto, quel mare tanto ricco d'insidie, ma tanto ricco di incanti, vedrà rivivere il suo passato in una marina florida e locale; così come l'altro mare, il mare grande, nelle memorie delle galie romane, vide l'Italia, con la sua potente armata, fendere l'onda, salpare in Libia e farsi ancora la banditrice della civiltà latina. (*Bravo!*) Noi pensiamo che, se una bella pagina scriverà la storia per la nostra impresa di Libia, una pagina ancor più bella, perchè più luminosa, scriverà allorché Messina distrutta, per volontà di popolo e per saggezza di Governo, sarà risorta! (*Vive approvazioni e molte congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Toscanelli che, a nome anche degli onorevoli Gallenga, Martini, Tommaso Mosca, Molina, Incontri, Suardi, Rava, Cesare Nava, ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera confida che il ministro dei lavori pubblici, considerata la varietà delle spese ognor crescenti iscritte sul bilancio dello Stato per la edilizia della capitale, vorrà provvedere con una legge organica ed intanto saprà trovare modo di iniziare il proseguimento della via Cavour in relazione con lo scavo e la sistemazione dei fôri imperiali di Augusto, di Nerva e di Trajano, oltrechè col monumento a Vittorio Emanuele e Foro Romano ».

TOSCANELLI. L'onorevole relatore, in alcune pagine nobilissime del suo studio, ci ha incitati a occuparci in modo speciale in quest'anno delle opere pubbliche che riguardano la capitale. Ed io, insieme ad alcuni amici, ho creduto opportuno di presentare un ordine del giorno speciale per richiamare su tale argomento l'attenzione della Camera.

Mi sono permesso di prendere la parola in questa circostanza perchè forse i colleghi ricorderanno che altra volta ho avuto occasione di occuparmi del bilancio della ca-

pitale; e infatti io sono tra i moltissimi che hanno amore intenso per Roma, ritenendo che dovere dell'Italia risorta sia quello di tener l'animo sempre volto a questa città, perchè si mantenga la più grande, la più bella, la più illustre del mondo.

Voi tutti sapete che le nazioni moderne sono spesso giudicate nel loro progresso artistico, edilizio ed economico dall'aspetto che presentano nelle città principali e soprattutto nella capitale. Questi grandi centri di vita rappresentano l'amor proprio ed il decoro di un'epoca.

Roma, nella sua magnifica arte, ha i ricordi più grandiosi di tutte le rinascenze e di tutte le decadenze, onde deve essere guardata dagli italiani con occhio particolare di affetto e di dovere. E penso che nel problema edilizio di Roma, quale si presentò nel 1870, sia stata fortuna l'aver seguito il pensiero di ricostruire la città sul suolo ove già furono la città antica, la città medioevale e quella del rinascimento.

Molti pensavano, allora, che meglio sarebbe stato lasciare i quartieri storici segregati fuori della vita moderna, mentre nuova poteva sorgere, a rettifili, la sede del Governo italiano sui colli.

Or bene, con questo sistema si sarebbe fatto della capitale d'Italia una grande *travettopoli*, relegando in una zona morta i monumenti più sontuosi della storia nostra, che invece è bene vivano ancora e restino a ricordare alle nuove generazioni affaticate la storia illustre d'Italia in mezzo ad una popolazione vigile ed operosa.

Questo pensiero del rifacimento della città sul medesimo suolo consacrato dalla storia costituisce però un impegno morale altissimo che lo Stato ha assunto verso la sua capitale, poichè il problema edilizio è diventato complesso per il necessario rispetto verso la tradizione e verso l'arte nel rinnovamento di Roma.

È dunque assolutamente necessario, come già dissi altra volta, che il bilancio dei lavori pubblici, tenga luogo e conto di un bilancio speciale per quanto riguarda la capitale. E due anni fa, quando su questo argomento richiamai l'attenzione dell'onorevole ministro, osservai che già le spese per Roma, nel suo ed in altri Dicasteri, ascendevano alla notevole somma di 14 milioni.

Or bene, avendo rifatto il conto, ho osservato che, non ostante le gravi difficoltà in mezzo alle quali il Tesoro ha dovuto provvedere ad alte iniziative per la patria, in quest'anno in cui parliamo, sul bilancio

dei lavori pubblici e su altri bilanci, la spesa dello Stato per la sua capitale, ascende ad oltre 20 milioni; anzi più esattamente a 23 o 24 milioni.

Abbiamo dunque per Roma un bilancio di poco inferiore a quello di un intero Dicastero, il Dicastero dell'agricoltura, industria e commercio. Ed è perciò giustificato, di fronte a così cospicua spesa, il chiedere che sia tenuta in organica evidenza.

Invece, osservando il bilancio dei lavori pubblici e tutti gli altri, come ho detto, si trova che le spese per Roma sono sparse di qua e di là e spesso appiattate dove meno si crederebbe. E questo porta non solo una notevole difficoltà di revisione per i deputati che, come me, vogliono studiare l'argomento, ma anche un danno ben maggiore, quello cioè di un'azione imperfetta ed incompleta.

Abbiamo dunque un massimo sforzo di fronte ad un minimo risultato; onde resta evidente la necessità di coordinare, non solo, ma di far sì che i diversi assegnamenti possano aver carattere di continuità, perchè un magistrato unico soprintendendo alle spese per Roma, fra loro collegate, possa agire con intendimenti continuativi nel corso degli anni.

E non dobbiamo dimenticare che questo problema edilizio della capitale, ormai posto irrevocabilmente nelle sue linee generali, non potrebbe esser cambiato da alcun ministro, mentre rappresenta il più grande problema d'arte cittadina che mai gli uomini abbiano avuto da risolvere.

Questa mancanza di organicità di fronte ad uno scopo unico e questa varietà di spese per Roma in tutti i Dicasteri, portano necessariamente a continui conflitti fra gli stessi uffici dello Stato, per cui si attende un ministro energico (e mi auguro possa essere l'onorevole Sacchi) che prenda a cuore una così vasta impresa e si renda conto della opportunità di portare in tanti servizi disparati una unificazione del piano regolatore che rappresenterà anche una semplificazione nella spesa e nella sorveglianza.

E noto che, insieme con l'onorevole Sacchi, di questo dovrebbe esser lieto il ministro del tesoro, poichè tutti (anche i più avversi a quelle che si chiamano spese dell'arte, a torto ritenute come spese di lusso) anche coloro, dico, che a queste spese non guardano con quell'animo e con quell'affetto con cui le intendono gli artisti, debbono pur riconoscere che, in un modo o

nell'altro, le spese per la nostra magnifica capitale resteranno per lungo tempo in bilancio finchè non avremo erogato quelle varie centinaia di milioni che o per forza o per volontà o per amore saranno reclamati dalle esigenze edilizie di Roma.

Soltanto un coordinamento di attribuzioni potrà darci un maggiore risultato igienico ed artistico, ed insieme una maggiore sicurezza per il tesoro che potrà consolidare decennio per decennio il bilancio della capitale in cifra determinata; mentre attualmente si stabiliscono assegnamenti saltuari e quasi a caso per cui gli stessi funzionari del tesoro resterebbero forse meravigliati nel sentire che per Roma, in questo momento, si spendono dai 20 ai 25 milioni in un solo esercizio.

Io farò grazia alla Camera della enumerazione di tutte le diverse autorità destinate a soprintendere a questa congerie di spese per Roma. Se volessi entrare a discutere il lavoro di tutte le sottocommissioni ed uffici speciali, forse il Presidente dovrebbe richiamarmi ad abbreviare il mio dire. Mi limiterò dunque, a modo di esempio, onde darvi una immagine di questa immensa confusione, a ricordare, alcune delle Commissioni principalissime.

Abbiamo, prima di tutto, il piano regolatore eseguito soltanto con 2 milioni e 500 mila lire, che lo Stato concede al comune di Roma.

Ed è strana e curiosa la storia di questi due milioni e mezzo introdotti con una vecchia legge, la quale stabiliva che da una parte il comune avrebbe concorso in tale spesa; cosicchè poteva ammettersi che il comune stesso amministrasse i fondi dello Stato costituenti parte di un complesso concordato. Ma, con leggi successive, fu poi esonerato il comune di Roma da qualunque suo concorso nel piano regolatore, cosicchè adesso ci troviamo in questa posizione abbastanza originale; che diamo noi soli lire 2,500,000, perchè il comune di Roma, che, per niente concorre, faccia la parte dell'intermediario inutile.

Ora io domando se si può ammettere che valga più l'assessore dei lavori pubblici del comune di Roma che non il Ministero dei lavori pubblici; che il Consiglio comunale sappia più della Camera, e così via tutti gli uffici che necessariamente il comune di Roma non può avere perfetti e adatti a tale scopo eccezionale, mentre ispirano fiducia piena gli uffici dello Stato, montati con ogni regola e garanzia nei Mi-

nisteri e particolarmente in quello dei lavori pubblici.

Il comune di Roma, di fronte a questa insufficienza di assegnamenti, che spesso giustifica la sua inazione e la sua incapacità, si trova chiamato a risolvere, a sua volta, problemi superiori ai mezzi finanziari ed agli uffici di cui può disporre.

E basta ricordare (non voglio entrare di più in questa materia) il fatto curioso di piazza Colonna che si riassume così: lo Stato, coi denari suoi rese possibile la demolizione del palazzo Piombino per far la piazza più grande: oggi poi per completare la piazza Colonna il comune ricorre ad un mezzo inaspettato, quello di alienare una parte di quella piazza, ossia dell'area ottenuta coi danari dello Stato. E lo Stato non ha neppur modo di intervenire, ma deve stare a veder ricostruire un brutto edificio, che forse un giorno si dovrà riabbattere di nuovo perchè eseguito senza concorso e senza rispetto all'arte, secondo il piacere del Consiglio comunale. (*Bravo! — Bene!*).

Un altro ufficio importantissimo abbiamo che in due capitoli del bilancio dei lavori pubblici viene ricordato in quest'anno per circa 4 milioni e 600 mila lire, ossia l'ufficio del Tevere.

Come tutti sanno, molto opportunamente l'Italia ha preso su di sé i lavori del Tevere per i quali ancor molto resta a fare, lavori costati fino ad oggi 97 milioni...

RAVA. E previsti in cento milioni.

TOSCANELLI. ...cifra non esagerata di fronte all'importanza dell'opera. Ma i lavori del Tevere sono ormai un nome, perchè collegato al fiume è il sistema di tutti gli scoli e dei fossi intorno alla città, tanto che l'ufficio si chiama del Tevere ed Agro romano. E proprio adesso il relatore di questo bilancio ci fa sapere, che tutti i progetti riguardanti il Tevere vanno diramandosi per i diversi quartieri della città, a raccogliere le acque di scolo dei quartieri alti e bassi. Così che il lavoro, non è più del Tevere ma, in realtà, entra direttamente nelle questioni che interessano il piano regolatore in tutti i quartieri della città capitale.

Abbiamo inoltre una terza sezione speciale, quella delle opere di Roma, presso il Ministero dei lavori pubblici; sezione creata quando fu necessario disfare ciò che aveva stabilito la legge Depretis, perchè il comune di Roma, dopo molti anni, aveva preso i denari dei prestiti concessi, ma non aveva eseguito le opere, secondo il fissato. Venne allora questo nuovo ufficio specialissimo in sostituzione

del comune stesso per non lasciare in asso i lavori incominciati ed in massima parte, sia pure per giustificate cause, rimasti senza esecuzione.

Abbiamo così un altro ufficio governativo che si occupa più o meno direttamente di molte questioni riguardanti l'edilizia di Roma.

Viene quindi il monumento a Vittorio Emanuele, altra amministrazione trasformata, perchè, terminato oramai il monumento, si mira alle adiacenze dell'opera sacconiana con la sistemazione di tutta la parte centrale di Roma. Abbiamo così ancora un ufficio che si occupa di un altro pezzetto del piano regolatore.

Ed ecco poi la Commissione per la zona archeologica, altra Commissione speciale, anzi specialissima, la quale si è trovata in questa condizione curiosissima, di avere a volte esuberanza di danari, per qualche raffica di milioni venuta a mettere forza nelle sue vele ed a volte neppure la più piccola disponibilità.

Questa Commissione speciale per la zona archeologica, barcamenandosi tra le dovizie momentanee e la deficienza assoluta di ogni mezzo, ha risolto con criteri che a me sembrano anche più strani di tutti quelli che ho esposti, la questione della passeggiata monumentale. Infatti non avendo quattrini per poter fare gli scavi e mettere i monumenti di Roma antica nella condizione in cui li avrebbe voluti il Parlamento quando stanziò i fondi, la Commissione archeologica, ha pensato bene di sotterrare, tutto, definitivamente spianando le aree acquistate e piantandovi su un giardino anzi un futuro bosco, che diventerà ritrovo piacevole senza dubbio nel corso degli anni.

Ma, sebbene io pure sia un appassionato di piante arboree, non riesco a capire quale speciale concetto possano rappresentare dei pini allineati e delle aiuole fiorite sopra le interrate mura dei Re o sopra i templi e le fabbriche di Caracalla, mentre quel medesimo giardino e quella medesima aria salubre si sarebbero potute godere in un altro luogo qualunque, senza il dispiacere di calpestare un terreno pagato vari milioni per tenere definitivamente sotterrata l'antica Roma. (*Bravo!*)

La confusione, che già vi ho delineata a larghi tratti, minaccia ora di diventare qualche cosa di eccezionale, perchè una nuova legge stabilisce la costruzione di cinque nuovi Ministeri, con assegnamenti per 45 milioni, per i quali ogni Ministero stan-

zia separatamente i fondi per il proprio erigendo edificio.

Le costruzioni di ciascuno di questi colossali edifici costeranno certamente sette, otto, dieci ed anche dodici milioni, coinvolgendo per necessità le strade ed i quartieri adiacenti; e così avremo fra breve tempo una nuova sequela di complicazioni nello spezzettamento del piano regolatore, mentre al coordinamento di queste diverse toppe nessuno è chiamato a pensare.

Riassumendo, ci troviamo per le opere edilizie di Roma, dopo quarant'anni, in questa situazione. Più o meno tutti i Ministeri ordinano e stanziavano somme. Il Genio civile è poi chiamato ad eseguire, ma in tutte le sue relazioni, protesta e dichiara che si trova di fronte a progetti che non ha fatto e meditato. Cosicché l'esecutore non è convinto di ciò che deve eseguire e non ha fede nelle opere alle quali soprintende. Finalmente la Direzione delle Belle Arti, come se il Governo e lo Stato potessero essere cosa varia nei diversi uffici, ricorre continuamente contro i Ministeri stessi e contro il Genio civile, a tutela della storia e dell'arte, ed abbiamo così due mani del medesimo corpo che agiscono non già di concerto, ma con intendimento disparato e contrario.

Resta ultimo il comune di Roma, il quale interviene un po' qua ed un po' là coi due milioni e 500 mila lire che gli diamo noi per allargare qualche strada, che poi dopo qualche anno si riallarga di nuovo, come il Tritone; e così il Campidoglio a volte, pur senza volere, crea imbarazzi e difficoltà, facendo credere che qualcuno pensa sul serio al piano regolatore della capitale. (*Iilarità — Bravo!*)

Non saprei veramente immaginare un arruffamento più strano di quello che ho l'onore di esporre qui innanzi alla Rappresentanza nazionale. Tutte queste Amministrazioni si intersecano, si alternano, si combattono nei loro uffici; ed è avvenuto a volte di vedere abbattere edifici, che interessavano la storia e l'arte della città, mentre non vi era alcuna ragione di demolirli affrettatamente; e quando poi le persone colte hanno alzato la voce, spesso non si è riusciti a determinare con sicurezza l'autorità che aveva ordinata la demolizione o si è saputo che erano stati semplici equivoci, perchè nessuno aveva immaginato che tali edifici avessero una importanza per la storia e per l'arte.

Mi permetto dunque di ricordare all'onorevole ministro che fra le 32 leggi, se non

erro, fatte per il comune di Roma dal 1870 ad oggi, una sola proponeva (sia pure incompletamente) un criterio organico; quella presentata dall'onorevole Crispi nel 1890.

Vorrei che l'onorevole ministro Sacchi meditasse in modo speciale sopra cotesta legge, la sola sintetica, la sola ispirata ad un criterio organico, la sola che tenda a determinare quale sia il vero ufficio dello Stato e quale quello del comune sopra il medesimo territorio della capitale del Regno.

E tanto più è opportuno che il ministro mediti proprio adesso su tale argomento, perchè nell'anno decorso, quando si trattò di chiedere al Parlamento italiano un regalino un po' più grande dei soliti (un centinaio di milioni che la Camera concesse un dopopranzo nella fretta di andar via per le vacanze), una solenne Commissione mista compilò una lunga e bella memoria nella quale si afferma che il comune di Roma può provvedere largamente alle spese ordinarie, ma che è nella impossibilità di provvedere alle spese straordinarie del suo bilancio.

Reputo perfettamente giusto questo concetto espresso dal comune stesso; e ritengo doveroso per parte del Governo il delimitare le funzioni dello Stato e del comune in questo senso; che il comune provveda cioè alla spesa ordinaria dei servizi locali e lo Stato alla spesa straordinaria che riguarda la Capitale. Ma vorrei che si provvedesse presto, perchè temo che tra non molto, quando dovremo dare un altro centinaio di milioni a Roma, possa venire un'altra relazione dal Campidoglio, la quale sostenga invece, a tempi ed uomini mutati, la tesi inversa, ossia che il comune deve provvedere non soltanto alla spesa ordinaria, ma anche a quella straordinaria, e, per conseguenza, papà Stato deve dare i quattrini.

Ricordo pure all'onorevole ministro come il concetto che vado qui svolgendo sia il concetto stesso su cui hanno trovato assetto tutte le capitali d'Europa; e basta ricordare Parigi al tempo dell'Impero, costosamente rinnovata perchè lo Stato assunse direttamente due funzioni amministrative; quelle del piano regolatore e della polizia municipale.

E voglio pure ricordare come a Vienna, altra magnifica città moderna, si sia risolto il problema della capitale, creando un ente speciale detto Società degli abbellimenti, alla quale lo Stato ha regalato tutti i terreni delle fortificazioni, su cui sorse la nuova

città; e così questa Società, diventata ricchissima, ha potuto costruire il meraviglioso Ring dalla Chiesa Votiva fino al Danubio, creando il più bel centro di città moderna dell'Europa intera.

Potrei pure ricordare Londra, dove in varie epoche si stabilirono particolari privilegi pubblici, che certo non sarebbero compatibili con le nostre leggi e con le nostre abitudini, ma che dimostrano per molteplici esempi come tutti i Governi, più o meno autocratici, più o meno democratici, hanno sempre riconosciuta la necessità di considerare l'edilizia della propria capitale come una funzione politica e dipendente direttamente dallo Stato.

Avvicinandomi al fine torno adesso brevemente alla relazione dell'onorevole amico Pozzi.

Il nostro relatore ricorda, nelle sue pagine, molte delle opere pubbliche che interessano attualmente la capitale; e non posso fare a meno di dire due parole, seguendo la sua relazione, anche sopra un argomento veramente doloroso, veramente sconcertante per chi pensi come me, ossia il nuovo palazzo di Montecitorio. Anche questo mi rappresenta un qualche cosa che è l'immagine di quella tal confusione che ho lamentato da quando ho cominciato a parlare.

Esiste una relazione, la quale affermò che il palazzo nuovo per il Parlamento non poteva farsi, perchè sarebbe stato impossibile spendere meno di 15 o 18 milioni. La Camera del tempo, di fronte a questa paura dei 15 o 18 milioni, pensò che bisognava rassegnarsi ad un espediente, cioè adattare il Montecitorio attuale, il palazzo in cui stiamo. Ebbene, dopo sei anni, sapete a che risultato siamo? Abbiamo già speso di fatto 15 milioni. (*Oh! oh!*) Ed un conteggio, che sta attualmente facendo il Ministero dei lavori pubblici, dice che si spera (ma siamo ben lontani dall'averne la certezza) che con un 20 milioni ce la caveremo. Cosicché lo espediente viene ad essere in realtà più costoso di quel che non sarebbe stato costruire il palazzo nuovo.

Ma c'è di peggio: c'è il danno massimo per l'arte, e su questo particolarmente richiamo l'attenzione del relatore e del ministro. Purtroppo non è dato a me che parlo, nè a voi che ascoltate, di cambiare per nulla lo stato di fatto del passato: quello che è stato è stato, e non si può cambiare altrimenti. Ma io richiamo l'attenzione vostra su questo: per fare questa bell'opera

abbiamo ricorso ad un architetto, il quale ha avuto l'idea infelicissima, di terminare questo nostro palazzo Berniniano e secentesco con un nuovo braccio in stile *liberty*. (*Commenti — Approvazioni*).

Ora io credo che non si poteva immaginare di peggio per quanto riguarda Montecitorio.

Ripeto, è inutile criticare o chiudere la stalla quando sono scappati i buoi: quello che è stato è stato. Ma io sarei curioso di domandare all'onorevole relatore ed all'onorevole ministro: con quali criteri si ordinerà l'interno della nuova Camera?

Una voce. Futuristici.

TOSCANELLI. Perchè, se da una parte avremo il palazzo secentesco, bellissimo, dall'altra avremo la disgrazia di un palazzo più o meno futurista, come mi suggerisce un collega; pazienza, saranno due facciate diverse.

Ma nell'interno come faremo a congiungere questi due palazzi di stili, di concetti così diversi? Dove è che terminerà il *liberty*, e dove è che incomincerà la decorazione del Seicento in perfetta armonia con la facciata esterna del palazzo?

È un problema così grave e così difficile (e in parte ancora, riparabile) che io su questo in modo speciale credo di dover richiamare l'attenzione del relatore e dell'onorevole ministro. (*Bravo! — Approvazioni*).

Un altro edificio importante, sul quale non mi dilungherò, perchè troppo ho parlato, è il nuovo Ministero dei lavori pubblici.

Orbene io non potrei fare che una raccomandazione al ministro Sacchi, quella stessa che già altra volta ho fatto qui: quando si devono fare edifici pubblici ritengo doveroso bandire dei concorsi. I concorsi possono dare dei risultati sempre inaspettati, dei risultati grandissimi, ma poi in ogni modo sono sempre riparabili. Infatti, se il concorso non vi avrà dato il risultato, sarete allora liberi di andare a chiamare una persona. Ma prima di chiamare la persona è assolutamente doveroso, quando si spendono i danari dello Stato, di fare il concorso e di provare se c'è un vincitore.

Questi famosi concorsi non dobbiamo immaginare che rappresentino necessariamente la spesa di milioni. Ed a questo proposito mi piace ricordare qui un edificio nuovissimo, a parer mio, il più bello che sia sorto di quanti edificati fin qui ha costruito lo Stato in Roma, e che pur rappresenta una minima spesa, anzi un risparmio

rispetto a quel che era stato il primo preventivo. Intendo alludere alla facciata del Ministero di agricoltura sulla via Venti Settembre, che da pochi giorni è stata scoperta, e che rappresenta veramente una cosa fine, decorosa, bene intesa, la quale può dimostrare come bene spesso nei risultati dell'arte non è questione di denaro, ma di buon gusto, di buona volontà.

E a me piace ricordare a titolo di onore l'onorevole Cocco-Ortu, sebbene non lo veda qui presente, che con tanto amore a tempo opportuno seppe occuparsi del suo Ministero e poté dare, ripeto, all'Italia in Roma il migliore degli edifici governativi che si siano costruiti dal 1870 fino ad oggi, e con parsimonia di spesa, anzichè con la spesa di milioni. (*Benissimo! — Approvazioni*).

Vengo finalmente a quello che è l'argomento a me affidato da dieci amici che hanno con me firmato un ordine del giorno. E con questo mi avvio al termine.

Ho voluto spiegare prima il mio concetto critico in generale, perchè, come vedrete, questo tema speciale che mi sono proposto di presentare alla Camera ha, in realtà, la stessa fisionomia complessa delle opere finora eseguite, e può rappresentare perciò un nuovo elemento di disordine.

Si tratta di otto milioni che sono segnati nel bilancio dei lavori pubblici sotto questo titolo: « Prolungamento della via Cavour ».

Voi tutti che conoscete Roma sapete come sia assolutamente necessario congiungere i quartieri diversi della città alta, i quali si spingono verso il Foro, con la piazza centrale della capitale, diventata il foro italico, cioè la piazza Venezia. Ma in codesto breve percorso, dalla fine attuale della via Cavour a piazza Venezia, che è di 5 o 600 metri al più, abbiamo una tale massa di problemi ardui e difficili da risolvere che io mi spavento nel vedere segnata nel bilancio dei lavori pubblici questa spesa importantissima con la semplice dizione: « Prolungamento di via Cavour »; anzi « Espropriazioni per il prolungamento di via Cavour ».

In quella stretta valle tra il Quirinale e il Campidoglio si è svolta la vita più intensa e più gloriosa d'Italia nei tre secoli della sua storia, da Augusto a Costantino. Ed abbiamo là tutti i fòri imperiali ancora interrati, e forse tesori statuari ed epigrafici, capaci di rivelarci meravigliosi segreti della storia d'Italia. Occorre dunque che quel tratto sia opportunamente studiato,

espropriato, riportato in gran parte al piano primitivo e trattato con riguardo dall'archeologo prima di decidere da dove deve passare il prolungamento pur necessario della via Cavour.

Il problema, è evidente, onorevole ministro, ha soprattutto il carattere della viabilità, perchè si tratta di portare una strada ad un centro col quale deve collegarsi. Ma non è un problema di viabilità ordinaria. Per le ragioni che avete udito, esso è strettamente collegato con la ragione archeologica. Poichè questa ragione archeologica, in realtà, si risolve nel portare il piano attuale all'antico piano, sia uniformemente, sia scavando dei grandi catini, il problema si complica e diventa anche idraulico; perchè è necessario dare lo scolo a tutte le acque superficiali o sotterranee del grande bacino o dei bacini speciali archeologici.

Finalmente il problema, pure in questa ristrettissima zona, è gravissimo e complicatissimo, perchè da una parte sorge il monumento a Vittorio Emanuele, il più grande che abbia inalzato l'Italia moderna in Roma, e, dall'altra parte è collegato con ruderi assolutamente meravigliosi per chiunque si sia occupato dell'argomento. Stanno allineati infatti alle pendici del Viminale i resti dell'Esedra del fòro di Traiano, le altissime rovine del fòro di Augusto e le colonne del fòro di Nerva. Mentre nulla può dirsi delle sorprese che ci preparerà un sistematico scavo dei fòri imperiali, sappiamo già che da un lato ritroveremo un meraviglioso prospetto archeologico, forse superiore a quanti altri resti di monumenti antichi rimangono oggi nel centro della vecchia Roma.

E debbo rendere lode particolarissima all'onorevole ministro della pubblica istruzione (che mi duole di non vedere qui presente) perchè in questo caso al Ministero della pubblica istruzione si è lavorato con indefesso amore e con grande risultato. Si sono cercati infatti tutti i mezzi per potere ottenere nelle espropriazioni i minori prezzi e si è trovato che, approfittando di un convento già nostro, ed approfittando di altre condizioni particolari per cui si farà l'espropriazione a prezzi bassi (forse anche ricorrendo a quella legge di espropriazione per la città di Napoli, che manda tanto in entusiasmo il mio amico onorevole Cavaignani) potremo ottenere, con tre milioni soltanto, di fare questo doveroso scavo, questa magnifica opera nel centro della città.

Io dunque, determinatamente, insieme ai miei colleghi, chiedo all'onorevole ministro dei lavori pubblici che, pur riservandosi di rispondere al mio pensiero generale che coinvolge un pensiero politico (e perciò non soltanto il Ministero dei lavori pubblici dovrà rispondermi, ma anche altri); prescindendo, ripeto, dal concetto generale che ho esposto sul piano regolatore di Roma, voglia fare quello che dipende direttamente da lui; ossia stabilire che gli otto milioni già stanziati, non sieno destinati ad uno scopo particolare dell'allargamento e proseguimento della via Cavour, ma come prima rata per la sistemazione di tutta quella zona, senza che possano essere danneggiati i diversi criteri che debbono concorrere alla risoluzione del problema. (*Approvazioni*).

Una cosa speciale, onorevole ministro, debbo raccomandare, ed è questa. Quella zona importantissima della Roma antica, monumentale, fu un tempo compresa nella linea segnata dalla legge Bonghi-Baccelli col vincolo archeologico. Disgraziatamente, in un momento di sconforto, (di sconforto finanziario, oltre che artistico) fu esonerata codesta zona dal vincolo monumentale che, quindi, allo stato attuale, non grava più su quelle case in massima parte povere e di poco costo. Tale esonero che può risolversi in un grave danno prima artistico e poi finanziario fu necessario quando si stabilì il concetto (d'altra parte, giuridicamente, giusto) che non si potessero mantenere servitù su fabbricati, per l'eventuale espropriazione dei quali non c'era nessun assegnamento in bilancio; sicchè i proprietari sarebbero stati lungamente danneggiati, mentre non si vedeva la probabilità di espropriarli. Ebbene, questi otto milioni, di cui avete già la disponibilità, possono e debbono rappresentare l'applicazione del principio degli espropri in tutta la zona dove giacciono i Fori imperiali. Ed allora con la calma e la serenità necessarie si potrà studiare il modo di esporre al pubblico intanto i più grandiosi resti dei fori imperiali e di far passare su quel tratto il prolungamento di Via Cavour senza pericoli e senza danni per la sistemazione definitiva di tutto il quartiere.

Come avete sentito e come credo d'aver dimostrato, il piccolo problema della via Cavour e dei Fori Imperiali potrebbe diventare nuova rappresentanza di quella grande confusione deplorabile per tutto ciò che riguarda il piano regolatore ed il bilancio della capitale.

Terminando, vi chiedo di esprimere an-

cora un pensiero. Ho voluto ed ho dovuto fare la critica, più che altro, a concetti amministrativi; ma, poichè non sono un critico per principio, amo di dichiarare che, avendo studiato molti problemi artistici, non solo d'Italia, ma anche di fuori, sono venuto nella convinzione che, non ostante gli errori commessi, non ostante tutte le difficoltà, Roma non solo è grandiosa pei monumenti antichi, medioevali e della Rinascenza, ma anche per molte opere che abbiamo fatto dal 1870 ad oggi veramente degne di rappresentare un'alta manifestazione dell'arte contemporanea. All'infuori di Vienna, che, a parer mio, è la più bella e grandiosa delle città moderne, Roma non ha nulla da invidiare alle altre capitali; e, sotto molti aspetti, già le supera. Ciò dimostra che il genio italiano, nell'arte, ha saputo riparare, in grandissima parte, ai difetti ed alle colpe che abbiamo avuto come amministratori.

Ma questo non toglie che, seguitando, possiamo e dobbiamo fare ancor meglio, e dobbiamo aiutare il genio italiano a manifestarsi ed a rappresentare sè stesso di fronte ai secoli nelle nuove opere d'arte, come è stato rappresentato nei tempi più gloriosi dal Pantheon, dal Campidoglio e dal San Pietro. (*Applausi*).

Roma fu, un tempo, esempio meraviglioso per tutti; conforto e mèta di tutte le aspirazioni nazionali; oggi rappresenta le nostre migliori speranze, perchè tutti in Italia hanno uguale sentimento di rispetto e d'amore all'arte e alla grandiosa storia della nazione.

L'unanime consenso vostro, di cui già mi avete dato prova, ed il ministro con la sua parola assicuratrice possono dar modo di meglio combinare insieme, su questo suolo sacro della patria, il rispetto del passato e dei suoi monumenti con le condizioni particolari del presente e soprattutto con la continuità doverosa per chi guarda all'avvenire. (*Vivissime approvazioni — Moltissimi deputati vanno a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. Spetta di parlare all'onorevole Lucifero, il quale svolgerà anche il seguente ordine del giorno:

« La Camera, nell'intendimento di aver chiara e precisa conoscenza del modo come si eseguono le leggi in favore della Calabria, invita il Governo a presentare annualmente una relazione dello stato dei progetti, e dei lavori riguardanti le leggi suddette, allegandola al bilancio ».

LUCIFERO. Dopo lo splendido discorso dell'onorevole Toscanelli che ha evocato tante grandezze antiche e tanto grandi doveri moderni, intorno a questa nostra capitale, che è sempre la capitale del mondo, permetta la Camera che io parli di cose melanconiche, di popolazioni povere e lontane, che seguono con l'animo colto, (o che si sforza di diventarlo dove ancora non anche è) queste grandezze, ma che lo chiede con più modestia, ma anche con maggiore urgenza, l'esecuzione vera e sincera della legge che il sentimento della loro sventura ispirò al Parlamento, legge che purtroppo trova ogni giorno maggiori ostacoli, per passare dal campo delle idee in quello dei fatti.

Sì, onorevoli colleghi, io parlo ancora della Calabria, e della Calabria continueremo ancora a parlare fino a tanto che quello che fu il pensiero del Parlamento non diventi l'azione da parte dello Stato.

Infinite volte ho intrattenuta la Camera sull'argomento, e sempre ho reso giustizia alle buone intenzioni di chi questa legge dovrebbe eseguire; ma, bisogna consentirmelo, sembra che queste intenzioni siano rimaste qualcosa d'ideale, che non trova maniera di rompere il cancello d'idealità che le circonda, per passare nell'operosa sfera dei fatti.

La relazione al bilancio dell'onorevole Pozzi, che quest'anno per l'idea organica che l'ha informata potrebbe veramente, a chi la studi, dare la proiezione esatta di quello che è tutto l'organamento del Ministero dei lavori pubblici, in parecchie pagine, pure essendo il più possibilmente benevola al potere esecutivo, deve convenire che soltanto per la Calabria non si è mosso un passo avanti per quanto riguarda l'applicazione della legge fatta per favorirla.

Infatti, mentre per tutte le regioni i residui sono diminuiti, sono aumentati soltanto per la Calabria, e perfino per le bonifiche è così, per come l'onorevole Pozzi dimostra narrando che per le 28 bonifiche delle Calabrie, vi è un residuo di 4,311,954 lire.

L'anno scorso lamentai, parlando di questo bilancio, la scarsezza del personale del Genio civile, massime nella provincia di Catanzaro. Nell'esercizio passato sono stati istituiti nuovi uffici del Genio civile per necessità e per esecuzione di leggi nuove, a Parma, a Napoli ed a Firenze: nelle Calabrie noi ci saremmo contentati di questo, che gli uffici che vi erano avessero il per-

sonale iscritto nel ruolo organico, e che dovrebbero avere.

La Giunta del bilancio tornò parecchie volte su una lagnanza a cui testè accennava anche l'onorevole Cutrufelli, che il personale del Genio civile dovrebbe essere accresciuto perchè sono cresciuti i doveri che ad esso incombono.

La Calabria desidererebbe soltanto, non che siano accresciuti, ma che siano mantenuti al completo i ruoli dei diversi uffici; ebbene, questo non potè ottenersi.

Nel mese di novembre io ho rivolto una lettera amichevole all'onorevole ministro dei lavori pubblici, nella quale specificavo le notevoli mancanze che esistevano nell'ufficio del Genio civile di Catanzaro.

L'onorevole Sacchi, sempre squisitamente cortese e, per me, anche affettuosamente amico, non rispose questa volta a quella lettera. Ma quel, che più mi dolse, fu che non provvide, poichè, ove egli avesse provveduto, confesso schiettamente che non avrei reclamato quella risposta.

Un'altra manchevolezza, alla quale accennai allora, è la frequenza con cui il personale viene sostituito. Appena qualcuno capita in quegli uffici e comincia a prender conoscenza dei lavori e degli studi, appena questo suo proemiale periodo di preparazione sta per passare nei fatti, un improvvido trasferimento, o desiderato, o sollecitato, viene ad allontanare colui, o coloro, che della cosa si erano già impadroniti, perchè venga gente nuova, di valore uguale, o maggiore, ma che, appunto perchè di valore maggiore od uguale, occorre che si renda conto di quello, che deve fare; e quindi è un ricominciare sempre daccapo, che allontana sempre più ogni completamento di studi e di lavori.

A Catanzaro era un ingegnere capo, il Pizzi, che, dopo un periodo preparatorio di studi, cominciava ad operare, e fu mandato a Brescia. Ne fu destinato un altro, che io reputo valga il Pizzi per valore e per buona volontà, ma che è giusto si renda conto di quello che deve fare; per conseguenza quello, che era cominciato, ha subito un altro arresto. Di questo non muovo rimprovero ad alcuna persona, ma muovo lagnanza giustissima per il fatto, che l'ha cagionato. La mancanza di personale è infinitamente dannosa non solo nella parte elevata degli ingegneri, che debbono compilare i progetti, e poi, dopo averli studiati sul terreno, debbono tradurli in progetti di ta-

volino, ma anche nella parte, che riguarda l'opera di copiatura tecnica.

Due delle strade principali della provincia di Catanzaro, quella della Sella Muzzonetti-Melissa, e l'altra Umbriatico-Cirò, sono sotto copiatura da cinque, o sei mesi, e l'ufficio del Genio civile di Catanzaro ha dovuto chiedere al ministro la facoltà di far copiare i progetti in ore di lavoro straordinario, perchè per le ore di lavoro ordinario il personale che c'è non può bastare che alla semplice corrispondenza di ufficio. Dico questo al ministro, che lo sa meglio di me, soltanto perchè egli giudichi che queste lagnanze non sono mosse da vano desiderio di lamentele, o per portare qui l'eco delle querimonie di laggiù, ma perchè rispondono purtroppo ad una condizione di fatto.

I ritardi, che avvengono nell'ufficio del Genio civile, non sono poi in certo modo, non dirò corretti, ma compensati, da una operosa sollecitudine, neppure quando i progetti arrivano finalmente al Ministero. Anzi, quando arrivano al Ministero, è allora che all'indugio cagionato dall'insufficienza numerica del personale è probabilmente sostituita la eccessiva diligenza nello studio.

Prima che i progetti passino all'ispettore generale, al Consiglio superiore dei lavori pubblici, al Consiglio di Stato e per tutte le altre trafale burocratiche, che sono stabilite dalla legge, corrono tanti mesi, che talvolta occorre persino, quando il progetto arriva all'appalto, modificarlo, perchè le condizioni sopravvenute hanno alterato la possibilità della esecuzione del progetto primitivo.

A pagina 55 della relazione dell'onorevole Pozzi è una dimostrazione del come la buona volontà, della quale nessuno ha mai dubitato, dell'onorevole ministro, non abbia trovato riscontro nell'azione energica di coloro che questa buona volontà debbono far passare nelle cose.

Il Ministero dice sempre (perchè mi pare siano tre anni che il relatore del bilancio dice che il Ministero lo dice) il Ministero dice sempre che il terremoto del 1908 è la causa principale di questa lentezza. Ma il relatore fa notare che allora dovrebbe sussistere soltanto nelle regioni devastate dal terremoto l'indugio; ma, purtroppo, l'indugio è anche là dove il terremoto non è passato.

Anzi, ci sono stati dei periodi di attività febbrile per riparare ai danni nei luoghi dove il terremoto aveva più terribilmente

nuociuto, ma questi periodi di febbre operosa non sono mai passati per quelle regioni che il terremoto ha risparmiato.

La spesa per tutta la regione calabrese, dalla quale l'onorevole Sacchi l'anno scorso, nella sua cortese risposta, traeva argomento per mostrare come l'opera dello Stato fosse andata sempre più intensificandosi, partendo da un *minimum* di due milioni per arrivare ad un massimo di quattro, quest'anno è rimasta a quattro, quindi, neppure questa lenta scala, per la quale da quattro anni eravamo venuti salendo, questa volta ha avuto aggiunto un solo gradino.

Ed i residui, che, come ho detto, sono diminuiti per tutte le altre regioni, al 30 giugno del 1912 erano per la Calabria 19 milioni.

Vero è che di questi 19 milioni una parte era già impegnata, ma il non essere stati ancora pagati prova chiaramente che non era completa l'opera per la quale avrebbero dovuto essere erogati.

Le leggi per la Calabria autorizzano la spesa di lire 159,031,250. La somma stanziata in bilancio finora è stata di lire 38 milioni 228 mila e 300; sono ancora da stanziare, in esecuzione alle leggi già votate dalla Camera, lire 120,802,950.

Traggo queste cifre dalla relazione della Giunta del bilancio, perchè la Camera si felicitò pensando come'essa, senza eccessiva avarizia, ha tentato di venire in sollievo della Calabria; ma però temo che se ne dolga il ministro, che vedrà che a questa patriottica buona volontà della Camera non ha potuto finora rispondere uguale energica azione del potere esecutivo.

Io vorrei che quella parte di lavori che riguardano l'esecuzione delle leggi sulla Calabria, che è oggi presso il Ministero dei lavori pubblici, venga affrettata verso la sua soluzione burocratica, per raggiungere subito la prova dell'appalto e quindi il passaggio all'opera. Principalmente prego che questo avvenga anche per quei pochi lavori di bonifica dei quali finora hanno potuto essere compiuti gli studi. Accenno, per esempio, alla bonifica dell'Esaro presso Cotrone, la quale, rovinata molti anni fa, ha aspettato circa tre lustri perchè il progetto di riparazione potesse essere fatto; progetto che parecchie volte, per un sentimento di avara parsimonia, è stato rimandato dal Consiglio superiore al Genio civile, e che finalmente è stato approvato dalla Commissione delle bonifiche.

Ora io desidererei che, trattandosi di bonifiche, questo progetto non impaludi nel brago del Ministero dei lavori pubblici, per usare la frase dantesca, ma che sia condotto rapidamente in porto.

Credo che basterà soltanto la energica azione del ministro perchè questo possa avvenire.

Delle ferrovie calabro-lucane ha parlato testè di passata l'onorevole Dagosto. Io ricorderò all'onorevole Sacchi la ferrovia silana, della quale abbiamo ripetutamente parlato, ma della quale pur troppo bisognerà che riparlamo ancora perchè le due questioni principali, quella del tracciato, e quella del tempo dell'esecuzione, non sono state ancora risolte.

L'onorevole ministro mi ha promesso più volte che per il tracciato farà il poter suo perchè esso passi per la parte più ricca della Calabria montana e si avvicini al maggior numero possibile di centri abitati. Però ancora, che io sappia, nessuna disposizione di questo genere è stata data; e quindi, sebbene gli studi della parte più controversa non siano stati ancora iniziati e quindi neppure compiuti, non pare però che coloro che debbono imprendersene sappiano che è anche intendimento del Governo che essi siano guidati dal pensiero che la ferrovia riesca utile pel fine per cui fu votata, che non fu già il congiungimento di Cosenza a Cotrone, che esisteva di già, ma perchè fruissero dei vantaggi della ferrovia le contrade che ne erano troppo lontane, e che quei prodotti agricoli, che finora non trovavano modo di arrivare sopra nessun mercato, in virtù di quella ferrovia riuscissero a trovarlo.

Per quanto riguarda il tempo, l'onorevole ministro sa l'agitazione sorta in provincia di Catanzaro per la disparità di trattamento che il contratto con la Società delle Mediterranee fa alla parte che trascorre la provincia di Cosenza e alla parte che traversa la provincia di Catanzaro.

E mentre quella che attraversa la provincia di Cosenza, sebbene sia di qualche chilometro più lunga e passi per terreni più difficili, sarà compiuta, o dovrà esserlo nel 1916, l'altra che passa per la provincia di Catanzaro, quantunque vada per terreni più agevoli e sia di qualche chilometro più breve, deve invece aspettare il 1925.

Poichè non vi sono ragioni tecniche che possono sorreggere questa tesi, e ve ne sono invece delle economiche che la combattono, perchè quei binari tronchi, costruiti

e lasciati lì a mezzo, senza che possano servire a nulla o a quasi nulla, finiscono col tornare piuttosto di svantaggio che di vantaggio ai luoghi e all'opera; e poichè vi è un articolo della convenzione che consente di poter affrettare l'esecuzione dei lavori, io raccomando all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè anche a questo egli attenda, e perchè questo desiderio legittimo della provincia di Catanzaro trovi nella cooperazione sua la possibilità di essere tradotto in atto.

In una regione così scarsa di viabilità, il servizio automobilistico è una delle risorse maggiori e per far aspettare con pazienza le ferrovie da costruire, e qualche volta perfino per rinunziarvi.

Ora, io ho voluto studiare quel diligente elenco che la Giunta generale del bilancio ha messo dopo la sua relazione, dove tratta dei servizi automobilistici che sono già sussidiati e di quelli che sono in via di esserlo; ed ho trovato con vero dolore che la Calabria vi è con tale scarsezza rappresentata, che veramente è cosa che rattrista.

Potrà dirmi l'onorevole ministro che in questo egli non ha iniziativa, e che quindi se poche sono le linee in quegli elenchi, la colpa è dell'elemento locale che non diventa diligente e che non chiede quei sussidi che dalle altre regioni sono chiesti.

Ebbene, onorevole ministro, questo non è del tutto esatto; vi sono alcune linee automobilistiche per le quali da mesi, e forse da anni, le domande e le proposte sono al Ministero dei lavori pubblici, e non riescono ad ottenere nè l'*accessit*, nè il rifiuto.

Ricorderò, per esempio, quella San Giovanni in Fiore-Cotrone, che interessa tanto la provincia di Cosenza quanto quella di Catanzaro, e che è complemento necessario della linea Cosenza-San Giovanni in Fiore.

Orbene, so che vi sono due proposte, le quali possono anche non essere accettabili, ma so che finora il Ministero dei lavori pubblici non ha nemmeno avuto il tempo di respingerle.

Ecco perchè, anche di questa parte, io invoco dall'onorevole ministro che voglia occuparsene con intelletto d'amore.

Finalmente finisco e rientro nel porto del silenzio, dal quale non sarei uscito per mettermi per l'*alto sale* della discussione, se non avessi sentito, facendolo, di compiere un dovere. Rientro nel porto del silenzio pensando ai silenziosi porti delle coste calabresi, che pure avrebbero tanto e tanto bisogno di le-

vare alti clamori per lavori necessari ai loro traffici, ma che purtroppo, per il modo come sono stati trattati, restano sempre più silenziosi.

Io raccomando all'animo paterno dell'onorevole ministro Sacchi i porti della Calabria, non il solo porto di Cotrone, per il quale so che è appaltata un'opera di un milione e cinquecentomila lire, ma che abbisogna di quotidiana sollecitudine per ambo i suoi seni.

Anche gli altri porti minori, che pure sono d'importanza grandissima, gli raccomando; gli approdi di Catanzaro, di Pizzo, di Trebisacce, approdi di grande importanza per i quali potrebbero certamente parlare con maggiore autorità altri miei colleghi, ma che io ricordo, non per sostituirmi all'azione operosa loro, ma perchè mi occupo della Calabria tutta, e non mi parrebbe di compiere il dover mio limitando le mie osservazioni ad un determinato punto, che formi quasi un'oasi di lavoro in un deserto d'inazione e d'ignavia.

Il mio ordine del giorno, che desidererei vivamente che l'onorevole ministro accettasse, se non nei termini precisi in cui si esprime, almeno nella sua sostanza, giacchè io sono prontissimo, qualora occorra, a modificarlo, quell'ordine del giorno è nell'interesse del Governo e delle Calabrie.

Quando in ogni bilancio noi avremo una relazione particolareggiata delle opere che la legge impone in favore delle Calabrie, una relazione dello stato dei progetti e di quello dei lavori, allora si potrebbero veramente considerare improvide e ingiuste le lagnanze, o si sentirebbe dallo Stato stesso il dovere precipuo di fare in modo che esse non si abbiano a ripetere.

Invece così, con le promesse, certamente sincere, ma non sempre realizzabili poi da parte del Governo, coi reclami nostri mossi sempre da un sentimento patriottico, ma qualche volta inconscio delle difficoltà che impediscono la pronta esecuzione dei desideri, rimane perennemente il dubbio o che lo Stato abbia fatto e che noi non vogliamo riconoscere l'azione sua, o che lo Stato si faccia reo del prometter lungo con l'attendere corto.

Onorevole Sacchi, io ho per lei, e lei lo sa, non solo una buona amicizia personale, ma anche una vera stima come uomo di Stato: per conseguenza non dubito menomamente, nè in tutti i miei discorsi credo sarà trapelato mai il menomo dubbio, che lei

sia animato dal maggiore buon volere perchè la legge per le Calabrie sia eseguita.

Purtroppo però egli deve convenire con me, e ne converrà nell'animo, se la situazione sua non gli permetterà di convenirne nel suo discorso, che gli organi che sono chiamati a tramutare in fatto il pensiero suo, non rispondono perfettamente alla loro finalità, e da questa discordanza ne viene il discredito nelle istituzioni che votano le leggi e nello Stato che le dovrebbe fare eseguire, presso popolazioni le quali nello Stato e nelle istituzioni hanno fede, fede che non dovrebbe essere loro quotidianamente avulsa da questa discordanza tra quello cui hanno diritto e quello che vien loro dato.

Badi, onorevole ministro, che per una serie di considerazioni burocratiche, quel *tempo tecnico* che il suo predecessore onorevole Tedesco inventò, non resti il solo tempo che sopravviva nelle Amministrazioni dello Stato e massime in quella dei lavori pubblici, un tempo cioè che non conosce nè presente nè passato, ma che si racchiude tutto in un indefinito ed irraggiungibile avvenire. (*Vivissime approvazioni — Molti deputati vanno a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Nofri.

NOFRI. Domando prima di tutto all'onorevole Presidente ed all'onorevole ministro se, in occasione di questo mio discorso sul bilancio dei lavori pubblici, potrei anche svolgere la mozione che presentai quindici giorni fa.

PRESIDENTE. Non può, onorevole Nofri, non può. È la Camera che stabilisce, volta per volta, quando una mozione o interpellanza debba essere svolta, ma sempre separatamente da ogni altro argomento; come prescrive l'articolo 131 del regolamento.

La sua mozione avrebbe potuto essere svolta anche precedentemente al bilancio, ove ella lo avesse richiesto. Ma poichè ella non ha fatto tale istanza, così la prego di non entrare nell'argomento che forma il tema della mozione stessa.

NOFRI. Ne potrei parlare lo stesso, trattandosi del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. No; anzi la prego di astenersene.

NOFRI. La Giunta del bilancio, e per essa il suo relatore, ha consacrato poche pagine, sei di numero, alla così detta appendice del bilancio dei lavori pubblici che è poi il bilancio delle ferrovie dello Stato.

E, quasi a sua giustificazione, ha dichiarato in quelle poche pagine che la Giunta non aveva potuto ancora riferire sul consuntivo del bilancio ferroviario 1911-12, consuntivo che da qualche mese è a cognizione di tutti i deputati.

Quindi ci troviamo in questa curiosa situazione, di dover discutere il preventivo del bilancio dei lavori pubblici e l'appendice relativa, che è quello delle ferrovie, senza avere un giudizio della Giunta del bilancio sul consuntivo delle ferrovie medesima, che precede appunto il suo preventivo.

Questa situazione, dico, è ancor più strana in quanto che, per parlare con cognizione di causa di questi preventivi, bisogna per forza di cose riportarsi a quanto dice della azienda ferroviaria l'Amministrazione medesima, che è, come tutti sanno, autonoma. Vale a dire bisogna riportarsi alla relazione che ha pubblicato sul consuntivo 1911-12.

Ciò nonostante, volendo io parlare appunto dell'Amministrazione delle ferrovie in rapporto ai suoi risultati e quindi al suo programma rappresentato dall'attuale preventivo, dovrò occuparmi di quel consuntivo e soprattutto dell'illustrazione che ne ha dato l'Amministrazione ferroviaria medesima con la relazione accennata e che lo accompagna.

E da questo e dal preventivo insieme rileverò subito la importanza enorme che va sempre più prendendo il bilancio ferroviario, importanza tale che oramai soverchia nelle sue cifre colossali di gran lunga il bilancio dei lavori pubblici propriamente detto.

Infatti, tra entrate ordinarie e straordinarie, gestioni speciali e partite di giro il bilancio delle ferrovie riassume la cifra di un miliardo 750 milioni che, insieme con le spese corrispondenti, costituisce un movimento complessivo di tre miliardi e mezzo, mentre il bilancio dei lavori pubblici, propriamente detto, rappresenta quasi una meschinità in confronto perchè tra entrate e spese arriva appena a 400 milioni.

Mi pareva quindi che la Giunta del bilancio, anche indipendentemente dal non aver potuto riferire sul bilancio consuntivo, avesse potuto occuparsi un po' più a lungo di questo bilancio così grandioso, per quanto autonomo, dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Ma non farò recriminazioni. Mi permetto solamente, come dissi, di fare una consta-

tazione e mi limiterò, nell'esame del bilancio ferroviario, ai punti principali schematici riassuntivi che rappresentano dirò così la fisionomia, nel suo complesso, dell'andamento delle nostre ferrovie.

Noi vediamo che, da quando lo Stato assunse l'esercizio delle tre grandi reti, conglobandole nell'amministrazione sua propria costituita dall'Ispettorato, i prodotti del traffico aumentarono a tutt'oggi in modo meraviglioso, incredibile quasi, che non ha esempio, per la rapidità dell'aumento, in nessun'altra nazione; aumentarono cioè del 56.6 per cento dal 1905 al 1912; e aumentarono pure, a cominciare invece dall'esercizio di Stato del 1906-907 ad oggi, del 30 per cento; e gli aumenti continuano ancora costanti nelle proporzioni di 25 a 35 milioni all'anno, a seconda che si considerino o meno le soprattasse ultime.

Di contro però noi vediamo aumentare le spese in proporzione maggiore. Infatti se è vero che, in confronto dell'esercizio privato 1904-905 le spese ordinarie e complementari aumentarono del 50 per cento e del 28 per cento dall'esercizio di Stato del 1906-907 a tutt'oggi, con una proporzione quindi minore in confronto degli introiti, è anche vero che, aggiungendo alle spese ordinarie e complementari le spese accessorie rappresentate dagli interessi del capitale impiegato dal 1906 ad oggi e dagli ammortamenti, quest'aumento per le spese sale al 77 per cento dal 1904-905 ed al 38 per cento dal 1906-907. Conclusione quindi, come dicevo in principio: aumento delle spese in proporzione maggiore dell'aumento delle entrate.

Deve però osservarsi che, nell'anno 1911-12, al quale si riferisce il bilancio consuntivo, l'aumento è stato prodotto da un forte maggior costo dei carboni per una somma di 7 milioni e mezzo; da una riparazione straordinaria di materiale per 8 milioni e dall'ormai noto miglioramento concesso al personale con la legge dell'aprile 1911 per 25 milioni, meno gli 8 milioni che vengono portati agli introiti dalle nuove sovrattasse.

Ciò nonostante, l'Amministrazione vuole ancora più giustificare quest'aumento di spese; e, dopo di aver citato le cifre che pure io ho riferito qui per ragioni di giustizia, aggiunge che, se si considerano quelle cifre e la promessa fatta nel 1911 quando venne discussa la legge sul miglioramento del personale, di economizzare da quell'anno in avanti 3 milioni e 700 mila lire all'anno,

l'Amministrazione si compiace nel constatare che nel 1912 quella economia è stata invece di 13 milioni.

Comunque l'aumento di spesa, giustificato o no, è indiscutibile e, depurato da tutte quelle cifre che si riferiscono a fatti straordinari, viene dall'Amministrazione accertato in 6 milioni.

Noto però, a tale proposito, che la stessa Amministrazione « ritiene di poter pareggiare quell'aumento entro l'anno finanziario 1913-14, perseverando nei provvedimenti adottati, per ottenere quel rallentamento negli aumenti di spese che nel 1911-12 ha permesso di conseguire un'economia di 13 milioni e mezzo », come ho detto poco avanti.

Ed aggiunge sull'argomento :

« Si può dunque affermare che le spese ordinarie di esercizio richiedono la stessa percentuale di introiti che occorreva spendere nel 1904-905 ».

Ed allora io, in conseguenza di ciò, mi riporto al coefficiente dell'esercizio 1904-905, a quello che abbiamo raggiunto nel 1906-907 con l'esercizio di Stato ed all'ultimo avuto nel 1912-13.

Ora le spese ordinarie di esercizio del 1904-905 rappresentavano il coefficiente del 66.74 per cento, avvertendo però che in quell'epoca, nelle spese ordinarie di esercizio e complementari, non figuravano affatto gli ammortamenti ma solamente gli interessi ed in una misura molto minore di quella che non figurino adesso, vale a dire qualche cosa meno della metà. E la ragione si capisce.

Allora lo Stato credeva di fare una buona economia pel Tesoro, lesinando alle Compagnie private i mezzi per rifornirsi di materiale rotabile e per provvedere alle linee e agli impianti. Ed in tale economia si andò così innanzi che lo Stato si trovò poi alla grave sorpresa del 1905-906-907, cioè con un enorme aumento di traffico ed ancor più enorme insufficienza di mezzi per farvi fronte; quindi al disservizio ferroviario del 1906-1907 e alle precipitose spese che si sono fatte dal 1907 ad oggi. E dico precipitose perchè non si potè farle bene per la ristrettezza del tempo, e si buttarono così via parecchi milioni.

Questo come ricordo storico che è bene sempre tenere a memoria; e lo rammento anche oggi perchè serva poi a rinfrescare a suo tempo la memoria del ministro; perchè non vorrei che col procrastinare anche adesso certi provvedimenti si ritornasse, non

dico, al disastro del 1906-907, che tale si può chiamare quel disservizio prodotto dalle insufficienze dei mezzi, ma per lo meno alla riproduzione degli inconvenienti d'allora che oggi appunto, con l'aumento maggiore del traffico, porterebbero a conseguenze forse più gravi che non quelle del passato.

Ma ritornando al coefficiente di esercizio, noto che dal 1906-907 vennero anche aumentate le spese accessorie rappresentate dai maggiori interessi per i maggiori capitali che erano dati dallo Stato all'Amministrazione ferroviaria e soprattutto dagli ammortamenti conseguenti che vennero caricati all'Amministrazione stessa. Allora avvenne che il coefficiente delle spese di esercizio, che era salito a 76.64, raggiunse con quelle spese accessorie nel 1907 l'80.05 che oggi è aumentato ancora a 81.48.

Ora riportandoci al coefficiente del 1904-1905 del 66.74 e confrontandolo, a pari condizione di paghe al personale e di spese complementari ed accessorie a quello d'oggi, risulterebbe, che detto coefficiente 1904-905 corrisponde nel 1911-912 al 67.84. Quindi un aumento sempre di spese proporzionalmente agli introiti dell'1.10 per cento corrispondente a 6 milioni.

Dobbiamo perciò domandarci se si potrà pareggiare questa maggiore spesa eliminandola negli anni venturi.

L'Amministrazione, come avete sentito, risponde di sì, senza però accennare a quali mezzi potrà ricorrere pel pareggiamento; ma ammesso anche che la sua affermazione sia esatta, domando: ma se pure pareggiamo questa spesa, non avremo necessariamente la sua riproduzione per i maggiori interessi ed ammortamenti che porteranno le nuove somme occorrenti per spese in conto patrimoniale per far fronte alle maggiori esigenze dello sviluppo del traffico ed al maggior costo dei lavori e provviste? Ed allora l'aumento del traffico sarà tale da poter dare un margine sufficiente per fronteggiare le conseguenze dello aumento di queste spese patrimoniali?

È difficile rispondere a questa domanda perchè non si può sapere se le spese ordinarie di esercizio non aumentino in proporzione maggiore dell'aumento del traffico. In tal caso evidentemente non potrebbe questo aumento del traffico assorbire la maggiore spesa di ammortamento e di interessi.

Come provvedere adunque se questo pericolo esiste, come credo esista? Per provvedere, non c'è che riferirsi appunto a quelle

spese di esercizio sulle quali insisto. Il costo dell'esercizio in realtà è gravissimo; importa complessivamente 414,577,000 lire, con un coefficiente del 74 per cento. Il solo personale porta ad una cifra di 210,724,000 lire, cioè il 30.06 per cento sulla spesa totale. Per specificare poi ancora di più, il personale amministrativo costa 48 milioni circa e rappresenta l'8.68 per cento dei prodotti ed il 22 per cento della spesa totale del personale. Quindi torno in questa circostanza al mio *delenda Carthago*: il personale amministrativo rappresenta una spesa eccessiva, quella che è più aumentata. E ciò non solamente in confronto delle amministrazioni private, esercizio 1905-906, ma in confronto della stessa amministrazione dello Stato, esercizio 1906-907.

La causa di ciò? Rammento che nella discussione della legge del 1911 per i miglioramenti ai ferrovieri e per il riordinamento dell'amministrazione ferroviaria si era dato incarico ad una Commissione consultiva, la quale, sospeso il progetto di riordinamento del Governo, studiasse e facesse delle proposte in specie riguardo all'amministrazione dei servizi centrali che detto progetto del Governo soprattutto riguardavano.

Io che facevo, modestamente, parte di quella Commissione, devo subito dichiarare che le facoltà date alla medesima non erano tali che potesse la medesima funzionare come doveva col portare il suo esame sull'amministrazione ferroviaria come era organizzata e come camminava, e quindi suggerire proposte. E mi spiego subito: quando una Commissione consultiva è limitata nelle sue funzioni, se non dalla lettera della legge, per lo meno dalla interpretazione che il Governo le dà (e la maggioranza della stessa Commissione disgraziatamente in ciò seguì il Governo) fino al punto da non potersi muovere quasi dalla sala delle sue adunanze, evidentemente le conseguenze vengono subito da sè.

Ora quella Commissione, sia pure consultiva, per poter suggerire al ministro quali erano i mali dell'amministrazione ferroviaria e dei servizi centrali, che intorno a quella si aggruppano, aveva bisogno di vedere come funzionava quella e questi nel luogo della loro residenza e nei luoghi delle loro diramazioni, e là studiarli.

Orbene si è creduto e voluto che quella assolutamente non fosse la funzione della Commissione consultiva. Si è creduto e voluto che quello esame che avrebbe dovuto

portare su quegli organismi rappresentasse una vera e propria inchiesta. La Commissione consultiva quindi dovè limitarsi a giudicare dai documenti che le furono portati dinanzi, da quelli che essa chiese e soprattutto dall'esposizione, in vero larghissima ed esauriente, che davanti ad essa fece verbalmente per tutti i capi-servizio il direttore generale.

Che cosa ne venne? Che si potè solo suggerire d'accordo una parte delle riforme desiderate, specie per quanto riguarda il tanto lamentato duplicato delle Direzioni compartimentali formato dalle divisioni e dalle sezioni, e si ottenne che qualche cosa dei servizi centrali venisse decentrato alle Direzioni compartimentali. Ma tutto finì lì e anche per quello che si fece, francamente, non si potè avere tutti la coscienza di averlo fatto bene, perchè ci fu impedito di vedere come funzionavano quei servizi, specialmente nelle loro diramazioni alla periferia.

Io di questo non faccio rimprovero al Governo e tanto meno alla maggioranza della Commissione. Semplicemente qui faccio una constatazione, perchè si rifletta ancora una volta, quando si nominano delle Commissioni, sia pure di studio, di non limitare la loro azione a sentire gli altri, ad esaminare i documenti ed a dare sommari giudizi, ma si lasci loro la possibilità di esaminare gli organismi ai quali sono chiamati a portare dei rimedi, in tutte le loro parti ed in tutti i luoghi dove si trovano a funzionare.

Intanto ne è venuto questo: che a me e ad altri della Commissione è rimasta la convinzione che molte altre riforme si sarebbero potute segnalare all'onorevole ministro e si sarebbero dovute eseguire non tanto alla periferia dei servizi principali amministrativi, quanto al centro dei servizi amministrativi medesimi.

Ma oramai non rimane che affidarci alla saggezza dell'onorevole ministro, o della Amministrazione, o del direttore generale, i quali, insieme o separatamente, possono, dalle conseguenze che essi hanno ottenuto dalle riforme attuate e dalle necessità nuove che ne scaturiranno, introdurre ben altre e più profonde semplificazioni nell'amministrazione ferroviaria.

Intanto debbo dire, ad onore del vero, che una resistenza a riforme di ordine amministrativo si è sentita, e si sentirà, tanto nell'amministrazione ferroviaria come in tutte le altre (e resistenza formidabile),

dagli interessi locali e dallo stesso personale toccato dalle riforme stesse. Mi sono persuaso perciò che qualunque riforma grande di genere amministrativo, in qualunque Dicastero, si dovrebbe fare a mezzo di un ditatore temporaneo che potesse agire, senza altro, all'infuori di qualunque Commissione e soprattutto della Camera che è la Commissione delle Commissioni.

Cito un caso soltanto, che è interessante, per provare ciò. Nell'amministrazione ferroviaria una riforma non era stata affrontata dalla citata Commissione consultiva, ed era quella del controllo prodotti; perchè si era sempre creduto che il controllo prodotti funzionasse bene nelle sue due unità accentrate (per ragioni locali e tradizionali, diciamo così, in quanto provenivano dalla amministrazione passata) a Torino ed a Firenze, trovandosi nella prima città il controllo della piccola velocità e nella seconda il controllo della grande e dei viaggiatori, ed anche perchè quella Commissione ritenne che, prima di parlare della semplificazione di un tale organismo, sarebbe stato bene di attendere come verrebbero semplificate le tariffe: in quanto quella semplificazione avrebbe portato per conseguenza anche l'altra, degli uffici che ne fanno il controllo sui documenti loro inviati dalle stazioni.

Orbene, poichè delle riforme che la Commissione suggerì, o che approvò, in quanto le furono presentate, la prima fu quella della fusione delle sezioni colle divisioni del movimento e traffico, avvenne che le città che avevano quelle sezioni insorsero, più o meno legalmente, perchè andavano via da esse 60 o 70 impiegati; e un'altra città che aveva un tempo da una amministrazione cessata un piccolo controllo, reclamò il suo diritto d'averlo ancora.

Che cosa si fece allora? Non per esigenze di sorta della riforma dei controlli, ma per accontentare tutte quelle pretese locali, si presero i controlli di Torino e di Firenze e si smembrarono e regionalizzarono per sostituire in quelle città gli impiegati del traffico e di un piccolo controllo staccato con altri dei grandi controlli uniti.

CASCIANI. Scontentando, senza dare nessun compenso.

NOFRI. E questo, badate, non è che uno dei fatti (perchè ce ne sono tanti) uno dei fatti che dimostrano l'impossibilità di qualsiasi riforma quando non si sa resistere alle molto discutibili pretese localiste.

Ora, se una riforma deve portare a queste conseguenze, cioè a fare un bene da una parte per creare un danno che lo distrugga, non so se non sia meglio di starcene fermi, di non toccare più niente, per paura che un mutamento qualsiasi possa portare la rovina a carico di quelle cose per le quali il mutamento si dovrebbe fare; e non so se tutto questo non serva a giustificare il principio che riforme amministrative di qualsiasi genere dovrebbero essere eseguite proprio *manu militari* (permettetemi la frase), senza interrogar nessuno, salvo lo esigere da chi le eseguisce, di rispondere delle conseguenze: poichè, se, per eseguirle, si deve attendere il beneplacito di tutti quanti gli interessi locali e di tutti quanti i campanili, noi non faremo che aggravare il male, allargandolo.

Intanto sta di fatto che, per quanto riguarda il costo del personale amministrativo, è sempre ferma la convinzione che si possano fare ulteriori economie. E ve lo dimostra una statistica che l'Amministrazione delle ferrovie porta nella sua relazione; la quale statistica ci dice che gli agenti, complessivamente presi di tutti i servizi sono 255.8 per un milione di introiti, nel 1911-1912; cioè sono diminuiti: in quanto che nell'anno precedente erano 273.8, sempre per ogni milione di introiti, mentre nel 1902-1904 dello esercizio privato, quegli agenti erano 308, ancora per ogni milione d'introiti. Riportandosi poi ai treni-chilometro, sotto l'esercizio privato, gli agenti erano 1408 per ogni milione di chilometri-treno; mentre, nel 1911-12, sono solamente 1284.

Ora questo non è e non può essere un calcolo sostanzialmente esatto, e non vi può dare un'idea se o meno si è economizzato nel numero del personale; perchè l'aumento enorme del traffico non deve portare ad un aumento esattamente corrispondente del personale. Guai se ciò fosse! Evidentemente, fino ad un certo punto, un dato aumento del traffico può esser fatto dal personale esistente. Quando poi l'aumento andrà oltre, comincerà a sentirsi la necessità del maggior numero di personale. Riportandomi poi a quello che ho affermato, che l'aumento del personale è stato eccessivo nei servizi amministrativi, allora quel conglobamento che l'Amministrazione stabilisce tra quello e l'altro dei servizi attivi non prova più nulla. Non è più possibile, infatti, giudicare della quantità di personale necessario ai servizi amministrativi dal rapporto di tutto il personale col milione tre-

no-chilometro e col milione introiti: è un assurdo.

Vediamo invece (mi servo sempre delle cifre dell'Amministrazione) quanti erano gli agenti nei servizi centrali amministrativi nel 1904-905 e quanti sono ora. Allora sommarono a 7048, oggi sono 11088, vale a dire che riferendoci all'aumento del traffico, gli agenti amministrativi sono aumentati nella medesima proporzione.

Qui sta, secondo me, il vero male, perchè evidentemente quando si riunisce, come si è riunito, nel 1905-906 quattro amministrazioni, e si riuniscono quindi quattro direttori generali, otto vice-direttori generali, quindici, venti, quaranta capi servizi e via di seguito, a me sembra evidente che in questa unione si deve trovare, in prosieguo di tempo, una vera e forte economia di personale dirigente. Questo è ciò che avviene nella unione di qualunque azienda commerciale o industriale.

Per conseguenza non si doveva avere un aumento di personale corrispondente all'aumento dell'introito, ma un aumento inferiore.

Il che dimostra che, nel personale amministrativo, persiste ancora oggi la plethora dei funzionari; e persiste non in quanto essi hanno poco da fare (bisognerebbe questo andarli a verificare) ma in quanto l'organismo stesso è troppo complicato, è ancora troppo farraginoso, troppo accentrato o discentrato a seconda dei casi, il che porta con sè questa permanenza dell'aumento del personale amministrativo e quindi dell'aumento di spesa.

Ma l'Amministrazione si difende anche su questo proposito e si difende con una affermazione che è di grande importanza e che io voglio leggere alla Camera, perchè sono abituato, quando critico, a cercar sempre la giustificazione degli avversari e delle cose criticate, felice quando questa distrugga la mia tesi, perchè io non critico per criticare, come purtroppo è uso da parte di molti nel nostro paese, in cui si perde più tempo a demolire la fama del paese stesso che non a costruirla.

L'Amministrazione, a pagina 12 della sua relazione, riconosce che c'è questa plethora del personale amministrativo, ma afferma che 1000 di quegli 11 mila e tanti agenti, con l'aumento di 4,000 sul 1903-904, che 1000, dico, di quegli agenti « sono occupati in mansioni peculiari dell'amministrazione dello Stato, ora inevitabili, e che durante l'esercizio privato non erano necessari, quelle cioè ri-

guardanti i maggiori riscontri, la più accurata documentazione, la produzione di atti, statistiche, corrispondenze e simili ».

Ora vedete qui quanto sarebbe stato necessario che quella Commissione consultiva, già citata da me, andasse a verificare se questo era vero. Io non ne dubito; ma, quando si tratta di mille agenti in più, i quali sono occupati, oltre il numero, che sarebbe sufficiente all'amministrazione regolare, per questi maggiori riscontri, maggiori documentazioni e maggior produzione di atti, ciò impressiona, e porta alla necessaria conseguenza di cercar modo per cui si possano evitare questi maggiori riscontri, queste maggiori documentazioni e queste maggiori produzioni di atti. Comprendo benissimo che la mania dei controlli, che noi abbiamo, e che non risolve per nulla la questione delle responsabilità, anzi le nasconde, quando non le fa scomparire del tutto, porta a questa conseguenza. Io già l'ho dichiarato altra volta e torno a dichiararlo oggi; sono nemico acerrimo dei controlli, perchè sono amico delle responsabilità individuali; responsabilità individuali, che non avremo mai con la nostra congerie di controlli e di consigli; responsabilità individuali, che, anche quando si scoprono, non si possono colpire, perchè sono difese da una grande quantità di firme e di pareri, che salvano anche i veri colpevoli. Ma di questo è inutile che io parli qui, perchè è tempo perso. Anche coloro, che più si affannano ad urlare nel momento degli scandali, tutte le volte, che si parla di controlli, non li trovano mai sufficienti e vorrebbero raddoppiarli.

In questo aumento dunque di controlli, di documentazioni e di produzione di atti, noi dobbiamo quindi vedere la causa di quest'aumento nel numero degli impiegati, che prima non esisteva, e che costituisce non solo un aumento di spesa, ma anche un intralcio all'amministrazione e quindi un ritardo nel suo funzionamento. Perchè non si è voluto che la Commissione vedesse? È una domanda, che faccio al ministro, o ramai tardiva, perchè la Commissione non esiste più.

E, poichè siamo sul personale, ci si domanderà: ma, indipendentemente da questa plethora di personale amministrativo, e quindi indipendentemente dalla maggiore spesa, potremmo avere una economia dal maggiore rendimento del personale medesimo? Un maggiore rendimento in realtà si è ottenuto, e lo afferma la relazione dell'Ammi-

nistrazione ferroviaria, ed io credo che sia arrivato oramai al suo massimo, perchè il servizio non solo è grandemente migliorato da sette anni a questa parte in tutte le sue particolarità, ma, quel che più importa, è reso più gravoso nella sua intensità pel personale. Vale a dire che questo rimane sì in servizio per quello stesso numero di ore, ma vi rimane prestando l'opera sua in modo più intenso di una volta.

Basta vedere la diminuzione del personale attivo in genere di fronte all'aumento del traffico, sia per milioni treno-chilometro, sia per milioni di introiti, per avere la persuasione di questa maggiore prestazione di opera del personale.

Quindi sarà difficile avere dal personale attivo un rendimento maggiore.

Ma c'è di più, ed è che non è nemmeno sperabile che il personale possa permanere per molti anni ancora nel trattamento attuale. Già l'onorevole ministro lo ha compreso e si è affrettato finalmente a presentare alla Camera un progetto di illuminata previdenza, che è quello che riguarda l'orfanotrofo e la buona uscita, illuminata previdenza la quale porta, naturalmente, una spesa, per quanto lieve, al bilancio delle ferrovie, di circa 2 milioni e mezzo, e porta però anche altrettanta trattenuta complessiva di stipendi al personale, in quanto si contribuisce da una parte e dall'altra alla creazione di questo istituto di previdenza.

Ed allora, se ciò è vero, non sembra che verso il personale non si sarebbe dovuto creare nessun pretesto perchè dovesse diffidare persino di quello che la Camera aveva fatto per lui, dietro proposta del ministro medesimo, nel 1911?

E mi richiamo a tal proposito ad un fatto che è troppo recente, cioè alla rappresentanza del personale, che, stabilita dalla legge del 1911, oggi è già in completa dissoluzione.

In base all'articolo 12 di quella legge si fecero le elezioni dei delegati per quella rappresentanza. Il personale, malgrado la diffidenza sparsa intorno alla inefficacia di quell'istituto e persino al ridicolo gettato sulla rappresentanza futura, concorse alla elezione dei suoi delegati nella confortante proporzione del 70 per cento, mostrando così di nutrire speranze per quel suo nuovo istituto, che costituiva un avvicinamento della sua rappresentanza legale alla Amministrazione superiore. Nominati i delegati, regolarmente si nominarono i rappresentanti di secondo grado, i quali, ad onore

del vero, furono convocati quasi subito dalla Direzione generale, e cioè il 16 dicembre dello stesso anno.

Vale a dire che lo stesso anno, nel quale la legge era stata votata, i rappresentanti poterono funzionare come tali, ed abboccarsi tra di loro e col loro direttore generale.

Ma poi che cosa avvenne? Avvenne che dopo quella prima riunione, e mentre si attendeva, notate bene, che in base alla stessa legge del 1911 venisse presentato entro il giugno 1912 il progetto di legge per quel tale istituto di previdenza che ho citato poco fa, per tutto l'anno 1912 la rappresentanza del personale non fu poi convocata, mentre, secondo il regolamento che la disciplinava, doveva esserlo almeno due volte in un anno. Immaginemoci dunque come ebbero buon giuoco coloro che, fin da quando era stata creata quella rappresentanza, ne avevano proclamato l'inefficacia. E tanto più ebbero buon giuoco, in quanto il personale quasi desiderava, se non fosse altro per uno scambio di parole e di saluti, che la Direzione generale la convocasse. Era poca cosa lo scambio di parole e di saluti, ma per lo meno giustificava quella specie di dimenticanza di quel regolamento, che pure era fatto apposta per disciplinare la rappresentanza, ma anche per disciplinare coloro che dovevano convocarla.

Io ho voluto vedere in che modo l'Amministrazione ha giustificato questa manchevolezza grandissima sotto tutti i rapporti. E l'Amministrazione nella sua relazione dice che « non essendo stata posta in grado di comunicare ai rappresentanti la base dei provvedimenti per l'istituzione dell'orfanotrofo per i figli dei ferrovieri e per la corresponsione della buona uscita al personale, che esce dal servizio, e che dovevano costituire il principale argomento per la seconda convocazione, così la seconda convocazione non avvenne ».

Ma perchè la Direzione generale non fu posta in grado di presentare questo progetto alla sua rappresentanza?

Io domando al ministro, che certamente ne dovrà sapere più di me, perchè io non sono ancora riuscito a saperlo; e d'altra parte la Direzione generale non lo ha detto alla rappresentanza quando finalmente l'ha convocata l'anno scorso.

Intanto quali furono le conseguenze di tutto ciò? Che hanno preso il sopravvento coloro che ritenevano la rappresentanza un istituto affatto inutile se non dannoso; e la maggioranza, la grande maggioranza dei rappresentanti, quando furono convocati

finalmente nel febbraio, come ho già detto, hanno creduto bene di presentarsi per lasciare una protesta contro il mancato funzionamento del loro istituto durante l'anno, ma abbandonando poi subito dopo l'aula della riunione.

Così, crisi completa della rappresentanza, dalla quale non so come potremo uscire in modo dignitoso da una parte e dall'altra. La colpa, evidentemente, è di questa trascuratezza (non so come chiamarla diversamente), che attendo mi sia spiegata, nel non avere convocato durante un anno questa rappresentanza, e di aver fatto così quasi comprendere che la medesima non aveva una ragione di essere veramente seria.

Io invece credo, onorevole ministro, che quella rappresentanza, per quanto non sia stata istituita nè nelle forme nè con le facoltà che io ed altri qui dentro abbiamo sostenuto durante la discussione della legge del 1911, quella rappresentanza poteva fare del bene e soprattutto poteva funzionare ottimamente portando, non solo al riavvicinamento con l'Amministrazione e quindi al risveglio delle responsabilità dei rappresentanti verso i propri elettori; ma, quello che più importa, spandendo nelle file di tutto il personale un senso di fiducia, un senso di sollievo, un senso di soddisfazione al solo pensiero che coloro che essi avevano eletto, non solo potevano portare i loro *desiderata* davanti alla Direzione generale, ma potevano discuterli con essa per lo meno due volte all'anno (con quale risultato non andiamo a vedere), con la certezza di interpretare così il sentimento e il pensiero dei loro compagni di lavoro.

E poichè siamo sulla questione della rappresentanza, io non mi limiterò solamente a domandare le ragioni della trascuratezza e delle conseguenze gravi che ne sono venute; ma domanderò anche se non sarebbe giunto il momento di richiamarsi a quanto qui dentro fu sostenuto, e di dare a quella rappresentanza una funzione più effettiva e più efficace di quel che non sia la semplice presentazione di memoriali illustrati a voce, senza avere alcuna possibilità in nessun modo di deliberare; e quindi mi richiamo per lo meno alle questioni disciplinari e alle questioni degli avanzamenti.

Voi, onorevole ministro, avete respinto allora la possibilità di un Consiglio disciplinare composto della rappresentanza del personale e di quella dell'Amministrazione. Io credo che potreste ora accettare un

Consiglio in cui le rappresentanze del personale e dell'amministrazione riunite potessero giudicare per lo meno in primo grado, ed efficacemente degli avanzamenti, che costituiscono per il personale uno degli scopi principali, uno dei motivi del suo maggiore malcontento.

Maggiore malcontento, perchè, purtroppo, gli avanzamenti non si possono sempre fare per esame: sono in massima parte abbandonati all'arbitrio dei capi diretti, e quindi non possono mai dare una garanzia di giustizia e nemmeno, alle volte, di semplice equità.

Io credo che, dando a questa rappresentanza quanto meno, se non una facoltà disciplinare, che da troppo poco tempo avete negato, una facoltà di giudicare, di dar parere sugli avanzamenti, che costituiscono tanta parte del lavoro, dell'organico, della carriera degli impiegati e degli agenti, voi, alla rappresentanza darestes una serietà ed un'efficacia di funzionamento veramente grande, e quindi una vita che oggi non ha.

Ma, soprattutto, darestes a questa rappresentanza una responsabilità. Perchè, è inutile illudersi, ed io ritorno alla mia fissazione della responsabilità individuale, fino a che le rappresentanze non abbiano una responsabilità diretta, per la quale e con la quale rispondere a coloro che le eleggono, saranno sempre troppo disposte alla facile critica e nello stesso tempo saranno rappresentanze semplicemente decorative e che potranno anche pensare in un modo e agire in un altro. Potranno cioè farsi belle delle richieste più grandi, e nello stesso tempo giustificare il motivo per cui nessuna delle richieste è stata soddisfatta, rigettando sempre la colpa sul malvolere dell'Amministrazione. Date invece a quelle rappresentanze la responsabilità, come per il caso da me suggerito degli avanzamenti, e vedrete come muterà il contegno dei rappresentanti, quando dovranno andare a rispondere dinanzi ai loro delegati ed elettori del giudizio da loro dato. Allora capiranno quanto diverso è il parlare, dallo agire, il criticare dall'operare; allora vedrete come educeranno il loro pensiero e la loro mente alla disciplina vera e propria, non solamente nel servizio ma anche al di là del servizio, nella corresponsabilità dell'Amministrazione medesima.

Ora, su questo, onorevole ministro, spero di sentire da voi una parola che ci affidi che questa rappresentanza, la quale si trova ora in piena crisi, possa essere risolledata, non solo per tornare alla funzione stabilita

dalla legge del 1911, ma, quel che importa di più, per l'aumento di questa funzione, dandole quella responsabilità che sola potrà metterla in condizione di lavorare di nuovo e sostanzialmente.

Ed ora permettete che io ritorni all'argomento delle spese, perchè anche qui coloro che sono impazienti di vedere accrescersi il gettito delle ferrovie al tesoro e quindi i loro utili netti, e coloro che oggi sono venuti a chiedere al ministro dei nuovi lavori o l'acceleramento di quelli in corso, accontentandosi di un semplice affidamento, non si illudano che tutto ciò sia possibile, senza aver contemporaneamente chiesto i mezzi necessari all'uopo.

In tal modo illudendosi, aiuteranno il sistema di tutto procrastinare, per ritrovarci un bel giorno con una grande quantità di lavoro da fare e di lavoro male cominciato, che potrà essere più di danno che di giovamento.

L'Amministrazione delle ferrovie fino al 1914 si dice tranquilla per quanto riguarda il soddisfacimento di tutti i lavori e le provviste necessarie all'ordinario bisogno ed all'aumento del traffico; si dice tranquilla, perchè colla legge del 7 luglio 1907, modificata il 2 giugno 1909, ha a sua disposizione 150 milioni all'anno, cifra limite per poter provvedere a tutto ciò. Però vi dice che al 1914 ha esaurito il fondo dato per sette anni con questi 150 milioni annui, non solo, ma che nel luglio del 1914 deve sapere già come provvedere all'aumento del materiale rotabile, al maggiore sviluppo dei piani caricatori, all'allargamento delle stazioni, al rifacimento delle vecchie e dei binari e via dicendo.

Conseguentemente, nessuno dubita (e gli oratori che mi hanno preceduto, e che hanno parlato di queste spese per provviste patrimoniali, si sono ben guardati dall'elevare dubbi) nessuno dubita che la legge del 7 luglio 1907 debba essere prorogata in tempo opportuno. Non abbiamo però che un anno e poco più alla sua scadenza.

PRESIDENTE. Onorevole Nofri, adesso ella sta svolgendo la mozione...

NOFRI. Siamo d'accordo!

PRESIDENTE. Orbene, io l'ho già ripetutamente avvertita che il regolamento non lo consente. E sono proprio i deputati di quella parte della Camera, (*Accennando all'estrema sinistra*) ove lei siede, che dovrebbero ricordare gli sforzi dei loro predecessori per rivendicare la vera posizione parlamentare delle mozioni e delle inter-

pellanze; le quali non debbono essere rimesse al bilancio, perchè sul bilancio non si può mai avere la possibilità di promuovere un voto politico. (*Approvazioni*). Dacchè appartengo a questa Camera ho visto una volta sola respingere un bilancio. Quindi le interpellanze e le mozioni, le quali possono involgere anche una deliberazione politica, devono essere svolte e discusse separatamente. E fu proprio l'estrema sinistra che chiese questo, a mezzo dell'onorevole Imbriani.

Ora non capisco perchè proprio loro debbano violare disposizioni che sono scritte a tutela delle minoranze.

Mantenga dunque il suo discorso nei limiti del bilancio. (*Approvazioni*).

NOFRI. Onorevole Presidente, ho preferito di fare un solo discorso, e giacchè sono quasi alla fine, mi consenta di terminare, anzichè mettermi nella condizione di dover fare un altro discorso, che probabilmente non arriverei in tempo a pronunciare. D'altronde il tempo passa, ed il bilancio si deve discutere; invece la mozione non è in facoltà nostra di metterla all'ordine del giorno, ma occorre il consenso del ministro e della Camera.

Dunque, proseguendo, la proroga di quella legge è indispensabile farla in tempo opportuno, perchè l'Amministrazione a distanza di poco più di un anno deve fare il suo programma di nuovi lavori e provviste, che è pure necessario proseguire e iniziare colluglio 1914; perchè altrimenti ritroveremo di fronte a questo curiosissimo fatto di lavori che devono essere iniziati necessariamente adesso, e che non si iniziano, perchè il loro importo è tale che non rientra nelle somme preventive e che il Tesoro ha dato all'Amministrazione ferroviaria in 150 milioni annui; e di lavori che, già iniziati, si fanno andare lentamente per poter attendere il momento in cui si abbia la sicurezza di avere nuovi fondi, in aggiunta di quelli avuti fin qui, per terminarli.

Cito un caso semplicissimo, che ho saputo l'altro giorno e che mi ha meravigliato.

La linea Asciano-Grosseto tutti sanno che serve anche per l'istradamento dei diretti e direttissimi tutte le volte che, disgraziatamente, e non succede di rado, resta interrotta la linea Pisa-Roma.

Ora quando su quella linea si deve istradare il treno diretto o direttissimo, si deve cambiare di locomotiva, di trazione, perchè le locomotive che servono pei diretti e di-

rettissimi non possono andare su quella linea per la ragione che vi sono tre piccoli ponti che non resisterebbero al loro passaggio.

Che cosa sono tre ponti? Ebbene è un anno e mezzo che i lavori per rifarli si devono iniziare e non si iniziano, e credo che la ragione sia appunto questa, che non ci sono gli stanziamenti necessari. Oppure qualche lavoro sarà stato spinto troppo oltre senza che ce ne fosse la necessità, e intanto si è lasciato indietro quest'altro. E così sull'Asciano-Grosseto, quando vi si istradano diretti o direttissimi, si perde il tempo non solo per cambiare la trazione, ma soprattutto si perde lungo la linea, perchè le macchine degli omnibus non possono fare il servizio delle macchine dei direttissimi.

Citerò un altro caso, che mi riguarda direttamente come deputato, quello della stazione nuova di Siena, che deve provvedere a togliere di mezzo quello sconcio che è il regresso di Monte Arioso, che porta una mezz'ora di perdita di tempo e maggiori spese di esercizio, e deve anche provvedere alle necessità urgenti della vecchia stazione, che più non serve ai bisogni attuali, e all'allargamento delle officine, e infine all'innesto della nuova ferrovia che da Monte Antico va a Siena, e che l'Amministrazione non sa dire ancora alla Società concessionaria dove andrà a sboccare, perchè non è sicura del pronto inizio dei lavori per la nuova stazione, per la costruzione della quale tutto è pronto ma manca una metà delle somme necessarie all'uopo. Infatti sono già stanziati i due milioni, che erano destinati a trasformare la vecchia stazione, ma, in attesa della proroga della legge del sessennio, non si è ancora certi di avere gli altri due per la costruzione della nuova in posizione da poter sopprimere il regresso di Monte Arioso, da poter ricevere con un minor percorso, e con risparmio quindi per lo Stato, la nuova ferrovia di Monte Antico, e da aver la possibilità di riattare e allargare le officine. Io credo che i lavori intanto si potrebbero cominciare ugualmente, anzi confido che si cominceranno, ma non so meravigliarmi se si è atteso fin qui pel dubbio che, non prorogandosi in tempo debito la legge del sessennio, i lavori potessero poi rimanere a metà.

Ho citato questi due casi, ma ve ne sono certo altri e su tutta la rete.

Ed ora vengo all'argomento più grave di tutti, perchè d'interesse nazionale: quello dei doppi binari.

I colleghi, che mi hanno preceduto, svolgendo interpellanze o parlando su questo bilancio, si sono affaticati a dimostrare la necessità dei doppi binari, sia dal punto di vista dell'interesse di tutto il paese che da quello locale, e debbo notare che anzi il punto di vista dell'interesse generale è quello che più ha preoccupato, perchè si è parlato soprattutto dei doppi binari delle grandi arterie del traffico nostro.

L'onorevole Cutrufelli, pregando il ministro di affrettare la costruzione di questi doppi binari, si consolava che si potessero costruire con i 150 milioni che verranno dati con la proroga della legge del sessennio, che scade col luglio 1914.

Ma legga l'onorevole Cutrufelli la relazione delle ferrovie e vedrà che della somma dei 150 milioni, che saranno dati, appena 15 milioni potranno dedicarsi ai doppi binari. Anzi la relazione dice di più: dice che il fabbisogno per i doppi binari, limitandoli alle linee di maggior traffico, è di 420 milioni e che il solo raddoppio della linea Genova-Ventimiglia importa 150 milioni: non so quello che importerà il raddoppio Genova-Spezia; ma chi conosce quella linea lo può ben immaginare.

Non parliamo poi della linea Firenze-Roma e della Messina-Catania che oggi, dopo la conquista della Libia, ha assunto una importanza grandissima.

Or bene, anche limitandoci a queste tre o quattro linee che ho nominato, si vede subito l'impossibilità assoluta di raddoppiare i loro binari con 15 milioni annuali. A meno che non si voglia aspettarne trent'anni la esecuzione.

Ora io domando, non a coloro che hanno sostenuto la necessità di questi raddoppi, ma alla stessa Amministrazione ferroviaria, se è possibile, per la incolumità stessa dell'esercizio, aspettare trent'anni: è cosa pazza il solo immaginarlo! Questi lavori si devono fare, al più tardi, in dodici anni.

PRESIDENTE. Onorevole Nofri, poichè ella continua a svolgere la sua mozione, dichiaro almeno di ritirarla.

NOFRI. Sì, la ritiro, onorevole Presidente. Ne avevo anzi l'intenzione fin dall'inizio del mio discorso.

PRESIDENTE. La mozione dell'onorevole Nofri è ritirata. Si cancelli dall'ordine del giorno.

NOFRI. Evidentemente l'Amministrazione si preoccupa di questo fatto e se ne preoccupa tanto che suggerisce, come afferma di avere già suggerito precedentemente, il

rimedia, coll'acceleramento dei raddoppi già in costruzione e di quelli pei quali non si è fatto ancor nulla, calcolando in dodici anni il tempo necessario ai lavori e la spesa nei citati 420 milioni.

Aggiunge poi che la spesa prevista di 420 milioni riveste un carattere di assoluta urgenza in vista della probabile vigorosa ripresa del traffico.

Ora questa necessità, chiamata di assoluta urgenza dall'Amministrazione delle ferrovie, dovrà pure essere così chiamata da coloro che vedono come le linee del grande traffico funzionano; così dovrò chiamarla io che già sette anni fa, in questa Camera, riportavo il giudizio di un ispettore superiore delle ferrovie, il quale mi diceva che la Genova-Ventimiglia, tutte le volte che ci viaggiava, gli faceva l'impressione di una linea che dovesse cessare da un momento all'altro dal servizio, per i pericoli in cui si trovava, ed aggiungeva che il personale doveva avere un Dio che lo proteggeva, giacchè nessun disastro era mai avvenuto.

ANCONA. Non esageriamo.

NOFRI. Orbene, a sette anni di distanza, malgrado alcuni lavori fatti, essendo aumentato il traffico, le condizioni sono forse peggiorate. Occorre dunque eseguire al più presto questi doppi binari che sono, come giustamente afferma l'Amministrazione, un completamente ritardato del primo impianto della linea ed un provvedimento anticipato per i futuri bisogni.

Ho parlato del bilancio ferroviario, al quale ho voluto limitarmi, come il più importante qualitativamente e quantitativamente, toccando soltanto i punti più essenziali, e che ho chiamati schematici e riassuntivi, dell'aumento del traffico, della spesa di esercizio, del personale e della necessità delle nuove spese in conto patrimoniale.

Al ministro di provvedere ai rilievi che ho fatto e alle necessità che ho presentate, seguendo, non il mio pensiero solo, che già da un pezzo è così come l'ho espresso, ma, quello che più importa, il pensiero stesso dell'Amministrazione ferroviaria, che, nell'ultima parte riguardante le spese, coincide perfettamente col mio.

Onorevole ministro, le domando un favore soltanto: che non mi risponda col solo « provvederemo », che non mi risponda col farmi comprendere che, riconoscendo la necessità e l'urgenza, studierà e procurerà di provvedere a suo tempo. Ella deve rispondermi soltanto: sono già pronti i pro-

getti e li presenterò alla Camera prima che sia licenziata.

Non ho parlato nell'interesse di uno o più collegi, o comunque per richiami elettorali. Qui si tratta di una questione nazionale, come è quella del nostro traffico, che è stato ed è tuttora l'esponente più bello e più tangibile del nostro progresso economico e civile. Col procrastinare e collo studiare ancora, onorevole ministro, non faccia sì che questo traffico si trovi ancora nelle strettezze del 1906-907; provveda quindi in tempo; e ricordi che per difendere il paese non basta avere le armi che uccidono, ma anche quelle che creano. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala.

PALA. Onorevoli colleghi, consentitemi brevi parole, perchè un discorso non consente l'ora presente, sul bilancio dei lavori pubblici.

Ho inteso autorevoli colleghi delle regioni più prospere d'Italia, deputati dei collegi della Liguria e del centro d'Italia e della Toscana, affrontare risolutamente il problema delle comunicazioni e dei porti; è il meglio che spinge a migliorare, e quindi non faccia meraviglia se sullo stesso argomento seguirò io, rappresentante di un'isola, nella quale il problema dei porti e delle comunicazioni non è problema di migliorare, ma è problema di vita.

I miei colleghi hanno parlato di ferrovie e di porti; ma io di ferrovie ora non parlerò; dirò soltanto poche parole dei porti dell'isola, che sono lo strumento essenziale per le comunicazioni dell'isola stessa col resto della patria.

Si dice che mi dolgo sempre, e non è esatto: stavolta per esempio, mi corre obbligo di dire una parola di plauso all'onorevole ministro dei lavori pubblici, mio carissimo amico, per quanto ha fatto relativamente ai porti dell'isola, e specialmente per quei porti che da tanto tempo attendevano provvedimenti necessari ed urgenti.

Parlo del porto di Torres, del quale sono stati pubblicati gli avvisi per i lavori; parlo di quello di Terranova, del quale i lavori sono principati.

E altro ancora l'onorevole ministro ha fatto o si appresta a fare; e perchè non si dica che io parli solo dal punto di vista del campanile, e non da quello dell'isola tutta, che mi sta tanto a cuore, do lode al ministro di quanto ha fatto o si appresta a fare anche per il porto di Arbatax: pur troppo

questo più che un porto è un pozzo, dove molti, forse troppi quattrini furono buttati: ma la spesa è necessaria per quel disgraziatissimo porto, perchè, per le condizioni speciali dell'isola e della regione ogliastrina, è difficile, se non impossibile, ricorrere ad altri porti per lo smaltimento dei prodotti di quella regione.

Vi è pure qualche altro porto che ha diritto a delle migliorie, e per fortuna a queste migliorie quei porti possono aspirare per diritto e con beneficio di tutti: e se l'onorevole ministro affretterà i lavori in corso, ed affretterà anche gli altri, i cui bisogni sono meno urgenti, farà anche meglio, perchè la legge sui porti deve essere eseguita.

Dove non posso dare all'onorevole ministro una parola di plauso, è nell'aver dimenticato quella piccola opera necessarissima, che è il moletto della Maddalena. Dalla relazione perspicua dell'onorevole Pozzi, si apprende che centinaia di milioni sono spesi od impegnati per lavori portuali; ora questo lavoro ammontante appena appena a 150 mila lire è un'inezia; e tutti sanno come sia importante tanto dal punto di vista economico, quanto dal punto di vista militare che gli annosi voti di quella laboriosa e patriottica popolazione sieno esauditi.

Le recriminazioni e le doglianze della Maddalena, in proposito, sono più che giustificate.

Alcuni hanno voluto (nel campo della politica tutto si dice) alcuni hanno voluto attribuire la mancanza della esecuzione di questi lavori alla mia tiepidezza. Io non mi sono mai occupato della Maddalena? C'è qualcuno alla Camera probabilmente che dirà il contrario, che io me ne sono occupato fin troppo (*È vero! è vero!*)

Io, invece, onorevole ministro ed onorevoli colleghi, credo che la mancata soluzione di questo piccolo, ma così urgente problema, si debba alla tiepidezza dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Io non posso attaccare alcuno, perchè mi conviene di essere temperato sempre, specialmente quando si parla con amici; ma la tiepidezza è innegabile, ed a me incombe obbligo di esaminare che cosa sia questa modestissima spesa.

È già da anni che picchio sul medesimo argomento. Anche prima della legge sui ponti, e specialmente dopo. Che cosa mi si è risposto? Fu compilato un progetto ritenuto ineseguibile non solo da una Commissione della quale facevano parte anche

autorità locali, ma anche dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e si è dato incarico al Genio civile di apprestarne un altro. E sta bene, onorevole ministro; ma questa risposta mi è stata data almeno quattro o cinque volte dal 1910 in qua. E quando verrà il nuovo progetto?

Tutta quella regione, tutta quella parte dell'isola, quella costa è granitica, e quindi non c'è da studiare, non c'è da fare sondaggi nel sottosuolo: un mezzo ingegnere e un mezzo caneggiatore in quindici giorni possono allestirlo. Ora sapete quanti ne sono passati di periodi di quindici giorni dal 1910 in qua? Per lo meno cento. Ripeto: ha ella almeno dato l'incarico del progetto? Io ho qualche dubbio.

Allora, onorevole ministro, è tempo di agire sul serio, di fare; e faccia prontamente quello che ancora i Maddalenini attendono e attendono giustamente, perchè il ripiego del progetto... non è che un ripiego!

E vengo alle comunicazioni marittime, che più direttamente dipendono dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, cioè alle comunicazioni quotidiane postali.

Mi duole dirlo, onorevole ministro, con doverosa schiettezza: il servizio delle comunicazioni postali, e cosiddette commerciali marittime, quotidiane tra la Sardegna ed il Continente e viceversa, non va bene, anzi va assai male.

Probabilmente non dirò cose nuove. Il problema delle comunicazioni è stato molto tormentato prima che ella avesse l'onore e la responsabilità di venire a quel posto ed anche prima che a me incombesse l'obbligo di parlarne.

Si è disputato sui punti di partenza e di approdo. Si è disputato anche sul resto. Fra le altre cose si patrocinava l'approdo in arrivo a Porto Santo Stefano e l'approdo in partenza dall'isola della Maddalena.

Si diceva dagli uomini di mare che il porto di Santo Stefano era il più sicuro, quello che garantiva una traversata meno tormentosa di quella che attualmente si deve percorrere. Forse avevano ragione, ma disgraziatamente questa richiesta è venuta troppo tardi: già la costruzione delle ferrovie sarde, dal 1870 al 1880, aveva pregiudicato la questione. Era allora il momento di decidersi a far valere questa idea.

La cosa non si è fatta; ed ora è troppo tardi. Ed anche allora la questione non andava considerata solamente dal punto di vista marinaresco.

Con quella soluzione, oltre che bisognava fare un tronco di ferrovia, che da Palau raggiungesse il centro dell'isola (cosa che aveva la sua difficoltà) si andava incontro al non lieve svantaggio che la Sardegna sarebbe stata allontanata da Roma, a cui tendeva, di altri 75 chilometri. E questo certamente nessuno dei sardi avrebbe voluto. Comunque, la soluzione è quella che è stata. A me non resta che augurarmi che dessa sia resa la meno pregiudizievole agli interessi dell'isola.

Ho detto, onorevole ministro, che il servizio postale quotidiano va male, e non ritiro la parola. Ella potrà dirmi che va male, perchè è troppo ponderosa la responsabilità attuale dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, anche quando questo sia dotato della maggiore attività ed intelligenza. E se ella mi dicesse questo (forse non me lo dirà per modestia, o per altre ragioni), io le darei lode per la sua schiettezza.

Sì, onorevole ministro, per l'Amministrazione delle ferrovie di Stato, dalla quale dipende il servizio postale quotidiano per la Sardegna, è necessario trovare chi risponda e chi sorvegli. E per questo ci vuole tempo, attività, insistenza, ed un ministro dei lavori pubblici che sia capace di tenere le briglie con mano ferma. Certamente non si può dare colpa a lei, gravata di duplice soma, di non fare tutto il possibile per evitare gli inconvenienti che si lamentano. Tanto più che la mancanza di un freno fa sì che gli impiegati della Direzione generale delle ferrovie facciano quello che vogliono. Non vi è una vera responsabilità. Insomma, è un'Amministrazione autonoma, che fa quello che vuole nel più ampio senso della parola; imparte ordini, senza responsabilità, e non ne riceve.

Ed il mio amico onorevole De Seta, che è venuto qui a dirmi delle cose che pugnano con la realtà dei fatti, ne sa qualche cosa. E non dico di più, perchè il rispetto che ho per l'amico mio mi impedisce di dire altro.

Ritornando a bomba, onorevole ministro, sa che cosa sarebbe necessario di fare? È forse un rimedio empirico, che talora vale una sapiente ricetta, ed è semplicissimo. Venga, onorevole ministro, qualche volta in Sardegna. Guardi, noi siamo molto ospitali: riceviamo tutti gli amici, e molto più i ministri, con la più grande cordialità; lo sanno tutti.

Vi è stato l'onorevole Lacava, che era un uomo retto e sapeva rompere certi cor-

tinaggi... egli aveva l'occhio limpido, e qualcosa di bene lo fece!

Vi sono stati poi altri due ministri continentali, che hanno visitato l'isola. È vero che non hanno fatto nulla, ma non importa: almeno i sardi hanno visto come sono fatti i ministri del Regno d'Italia. (*Approvazioni*).

Venga, onorevole ministro, e sono sicuro che ella, che è retto ed acuto osservatore, farà qualche cosa di buono per l'isola. Forse sarebbe anche più utile che stare qui a sentire delle interpellanze e delle interrogazioni, che non dicono niente. (*ilarità*). Venga da noi. Come l'hanno fatto altri, può farlo lei. È una passeggiata, e creda pure che ne vale tante altre; ed ella si maraviglierebbe a vedere certe cose coi suoi occhi. Questo è il miglior ripiego, fino a che non si scinda in due la immane Amministrazione, cui ella presiede e che ha bisogno di cure sollecite.

E credo mio obbligo di dimostrare a lei ed alla Camera che non fu esagerato il giudizio espresso sul modo come procede il servizio delle comunicazioni marittime.

La legge del 1907, che regolò le comunicazioni marittime con l'isola nostra, nacque desiderata e festeggiata, come il figlio primogenito di una casa felice, e crebbe manomessa, come un figlio di nozze illegittime.

Fu una legge sfortunata in tutto, ed in tutto disconosciuta, almeno per quanto si riferisce ai servizi colla Sardegna.

La legge del 1907 era destinata a dare un servizio postale e commerciale quotidiano fra la Sardegna e il continente...

È un argomento che abbiamo trattato altra volta... Io so, onorevole ministro, che ella non può punire nessuno; ma ella deve riconoscere, nella sua lealtà, che quello che è stato fatto, è stato fatto *contra legem*.

Quei piroscafi, che dovevano essere postali e commerciali, sono diventati soltanto postali. Ella ne disse i motivi; ma quei motivi, me lo perdonino i colleghi, non fanno onore a nessuno: nè a chi li ha ritenuti attendibili, nè a chi li ha proposti. Mettiamo un velo pietoso su di essi; tanto più che le mie doglianze, le mie proteste sono consegnate negli atti parlamentari, ed io sono scaricato d'ogni responsabilità. Questa è la prima e più grave manomissione della legge del 1907 a danno degli interessi commerciali dell'isola.

Veniamo ora ad una seconda manomissione.

La linea quotidiana Civitavecchia-Sardegna era calcata sulla linea anteriore, Napoli-Palermo. Migliorata con la legge 1907, la Napoli-Palermo, di maggiore importanza, e portata la velocità di quei piroscafi a venti miglia, i piroscafi destinati alla Sardegna dovevano fare non più dodici ma quindici miglia all'ora.

Questo era nel presupposto della legge. Invece, le cose sono andate ben diversamente: per la linea di Palermo si è fatto quello che era promesso dalla legge, almeno credo; mi dicono che, in alcune linee, la velocità sia arrivata a diciotto miglia; ma io non lo so. Ed anche i piroscafi pel servizio sardo furono costruiti in modo, che potessero mantenere nelle comunicazioni ordinarie la velocità di quindici miglia. Ma si fanno queste quindici miglia? Non si fanno. Quale, la ragione? Che non si facciano, è un fatto. Io dormo poco, di notte, quando sono sui piroscafi; sono curiosissimo di cose marinesche, ed osservo sempre tutto ciò che si riferisce alla velocità e all'andamento delle navi, con l'orologio alla mano. Si fanno tredici miglia e mezzo ed anche meno; qualche volta, quattordici. Si capisce che così il conto non torna, e gli orari delle coincidenze ferroviarie isolate ne sono un po' sconcertati.

Si dice, a giustificazione, ed il relatore, mi pare, l'ha osservato, che questo servizio è in pura perdita; che ci rimettiamo un milione e cento e più mila lire nella linea di Palermo e nella linea della Sardegna. Onorevole ministro, questo non mi pare un buon argomento per lesinare il carbone; perchè qui si tratta di un servizio di Stato, che ha un altissimo fine politico. Allora, tanto valeva lasciar le cose all'antica; chè non andavano male. In questo, ebbi una volta consenziente l'onorevole Cao-Pinna. Il servizio non aveva una grande velocità; ma non era un servizio da buttarsi via, poichè era completo e decoroso. L'abbiamo migliorato, e stiamo peggio. (*Si ride*).

Ma l'inconveniente più grave, sul quale richiamo l'attenzione del ministro, succede all'arrivo del piroscafo da Civitavecchia a Golfo Aranci. È quello un tratto di mare soggetto a bruschi salti e sovente tempestoso; ed il tragitto che se ne fa, pure essendo uno dei più corti, è uno dei più difficili del Mediterraneo.

Se, qui, vi è gente di mare o gente che abbia fatto quel viaggio, me ne può far fede. Ma, appena arriva a Golfo Aranci, dopo una traversata torbida, capita che,

per la natura del porto, il piroscafo non può avvicinarsi alla banchina e fare le operazioni di sbarco.

Ne viene che posta e passeggeri sono obbligati a sballonzare per ore intere ed anche per giornate intere, e quindi a perderle, prima di potere sbarcare.

Non c'è bisogno d'essere un vecchio lupo di mare, per capire quale tormento sia, pei passeggeri, il dover rimanere a bordo, a ballare, in vista della terra, senza poterla toccare.

Da questo fatto, che è frequentissimo, vengono due danni, onorevole ministro, ai quali ella può mettere riparo, solo che lo voglia.

Primo danno. Si può rimediare allo scencio attuale di non lasciare la posta ed i passeggeri a bordo, quando il piroscafo non può accostarsi alla banchina di Golfo Aranci? Io credo di sì, ed in questo senso: avete a poca distanza il porto di Terranova, nel quale il piroscafo può approdare, perchè il porto è sicurissimo con qualunque tempo; basta che il piroscafo vada a Terranova perchè possa sbarcare passeggeri e posta e, se si vuole, ritornare poi a Golfo Aranci per sbarcare la merce.

Questa è una soluzione così ovvia, che io mi meraviglio come non sia stata adottata, tanto più che quando altra volta trattai questa questione, cioè che se non si poteva sbarcare posta e passeggeri a Golfo Aranci, questi e la posta avrebbero potuti essere sbarcati a Terranova, ebbi consenziente il ministro. All'onorevole mio amico De Seta hanno, poi, fatto credere che questa proposta fosse una spiritosa innovazione di mia invenzione, ed ei quindi è venuto a dirmi che a Terranova non si poteva andare. Ma questo non è esatto, perchè c'è la prova palmare, ufficiale, del contrario. Sì, vi si può andare, nonostante tutto quello che le hanno messo in bocca i funzionari del servizio di Stato, onorevole De Seta, e che ella ha ripetuto in buona fede, vi si può andare, perchè lo stesso servizio è fatto con piroscafi di maggiore portata, proprio a Terranova, da altre linee, da altri piroscafi più grandi di quelli del servizio di Stato, che a Terranova sbarcano tutti i giorni merci, passeggeri, e posta. Vi è, per esempio, la linea settimanale da Genova e da Livorno a Maddalena e a Terranova e Cagliari; vi sono due altre linee, quelle dette del periplo, che girano la Sardegna e fanno questo servizio di passeggeri, di merci e di posta. E tutti approdano od a

Terranova od all'ancoraggio dell' *Isola Bianca* ove si costruisce il nuovo porto. Or come si ha il fegato di venire qui ad impugnare la realtà dei fatti?!

La cosa è spiegata dal fatto che vi è una cricca che si oppone ad ogni innovazione per interesse particolare di certe persone, e di certe camarille che si affermano talora anche qui.

Onorevole Sacchi, poichè le cose sono così e non si possono negare, dia delle disposizioni precise perchè nel caso in cui il piroscafo non possa accostarsi alla banchina di Golfo Aranci, vada a sbarcare passeggeri e posta a Terranova. Avete bisogno per questo di un provvedimento straordinario? avete bisogno di interrogazioni o di interpellanze? No, perchè è una soluzione dettata dal senso comune.

E passo all'altro gravissimo inconveniente.

Il piroscafo in arrivo a Golfo Aranci, ha la posta anche per la Maddalena, e, come tutti sanno, ha la sua importanza, ma il servizio è fatto da un piccolo piroscafo dello Stato detto il *Terranova*; ebbene è avvenuto, essendo il mare agitato, che, o per poco fegato del comandante, o perchè il tempo non lo consentiva addirittura, e questo succede con frequenza, il piroscafo non è partito e quindi la posta è rimasta a bordo. Ultimamente la posta manè a Maddalena per quattro giorni consecutivi.

Io mi sono doluto del fatto troppo frequente, ed il mio amico, l'onorevole De Seta, ha avuto la cortesia di riconoscere l'inconveniente da me denunziato, assicurandomi di aver dato ordine alla Direzione del servizio di Stato che, quando si verificano fatti simili, il servizio sia disimpegnato non dal *Terranova*, ma da un vapore grande. Questo egli ha detto e spero l'onorevole ministro confermerà la cosa, della quale io gli do piena lode. Ma badate, coll'Amministrazione delle ferrovie e con i servizi marittimi, non basta dare ordini, bisogna farli eseguire, perchè ho gran paura che gli ordini impartiti a certa gente restino lettera morta.

Ma io ho un altro consiglio da darvi in argomento; e più che un consiglio, un voto vivissimo da esprimere. Il servizio dei piroscafi postali da Golfo Aranci alla Maddalena costano un occhio della testa, come tutti i servizi di Stato, per il carbone, per il personale e per il materiale. Ora volete

esonere la finanza dello Stato da questa non indifferente spesa?

Il rimedio ve lo propongo io. L'onorevole ministro ricorderà che, a mio ufficio, sussidiò lo studio di un tronco di strada nazionale da Golfo Aranci a Palau, di circa 40 chilometri; e creda pure che questo studio era necessario, e più necessario era che lo Stato assumesse la costruzione di quel tronco, per motivi che ha esposto ampiamente in altre circostanze alla Camera.

La costruzione costerà sì e no 200 mila lire. Or bene affrettatela: e quando voi abbiate costruito quella linea, potrete benissimo sbarcare la posta per la Maddalena con tutta sicurezza, e la posta arriverà alla Maddalena in un'ora, mentre, mandandola per mare, ne impiega due e più, quando arriva. Ma la costruzione è consigliata anche dall'interesse finanziario.

Se capitalizzate quello, che spendete per il servizio dei vapori, in quattro anni a dir molto voi vi ripagate della spesa di costruzione della linea.

Ci pensi, onorevole ministro, e vedrà che io ho suggerito cosa, che se gioverà alla Maddalena ed al commercio, assicurando la regolarità delle comunicazioni postali, gioverà indubbiamente anche al bilancio dello Stato.

Ed un'altra raccomandazione vorrei fare, onorevole ministro, su cosa che, se vorranno i miei colleghi dell'isola, formerà oggetto di altra discussione. Io, che non sono campanilista, ma che amo ardentemente l'isola mia, dico a lei, nell'interesse obiettivo di questa: faccia in modo, affrettando i lavori di Terranova, che la legge del 1908 sia eseguita prontamente, affinché l'interesse commerciale dell'isola sia salvaguardato, ed il servizio quotidiano previsto dalla legge non resti, quale ora è, compromesso.

Ed ora mi si consenta qualche osservazione su altro grave argomento. Io voglio richiamare la vostra attenzione sulla lentezza, da me già altra volta deplorata, nella sistemazione idraulica del Coghinas. Io non so a che punto si trovino gli altri lavori di sistemazione idraulica dell'isola, ma per quelli del Coghinas lo debbo sapere perchè sono nel mio collegio; e so che la loro attuazione è di una lentezza disperante. Onorevole ministro, vi faccio vive premure perchè questi lavori siano una buona volta condotti a termine.

Si tratta di lavori previsti dalla legge del 1897 in un milione di lire e portati da

una legge posteriore ad un milione e mezzo, lavori invocati da un secolo a tutela della regione più fertile della Sardegna, cioè del campo del Coghinas. Ogni anno, specie nei mesi della primavera e dell'inverno, ho dovuto dolermi qui ed invocare rimedi contro le continue inondazioni di quel fiume, fonte di disastri periodici e di miseria per quei poveri rivieraschi; ed ogni volta, mentre ho reclamato qualche sollievo ai più poveri dal ministro dell'interno, ho reclamato dal ministro dei lavori pubblici sollecitudine nei lavori.

L'ultima notizia, che mi favorì l'onorevole sottosegretario di Stato, è questa, che il lavoro fu diviso in otto lotti, dei quali tre furono eseguiti e gli altri cinque sono da eseguire.

È dunque facile stabilire questo calcolo. Dal 1897 al 1913 son corsi sedici anni. In sedici anni si sono eseguiti i lavori di tre lotti, dunque tre sta a sedici come otto sta ad x , e, per conseguenza, x è uguale a 42. Dunque, se si va di questo passo, i lavori saranno finiti tra 42 anni! In che condizione si troveranno i primi tronchi?

Non occorre essere ingegnere per indovinarlo: quando tutto il lavoro sarà finito, dei lavori del primo lotto e dei successivi non vi sarà più traccia! Evidentemente non è questo il modo di bistrattare la legge ed un interesse pubblico così rispettabile. La legge è diventata una irrisione per quelle popolazioni. Veda, onorevole ministro, di far cessare una tanto ingiustificabile attesa, assolutamente all'infuori di ogni limite.

Si tratta, ripeto, di lavori invocati da un secolo al Governo sardo: il legislatore italiano del 1897 li adottò come una redenzione: prendetevi voi il merito di eseguirli, se non volete che questa opera di riparazione diventi una burla!

Ed un'altra preghiera dovrei rivolgere all'onorevole ministro, nella quale ho autorevole aiuto nella relazione della Commissione del bilancio. È la questione delle comunicazioni con le stazioni ferroviarie e con i porti.

L'onorevole relatore ne ha detto lucidamente quanto basta per intendere di che si tratta. Dapprima si esegui con spirito di equità la legge, ma, ad un certo punto la esecuzione fu fermata da una decisione della Corte dei conti e del Consiglio di Stato.

Ora siamo a questo che mentre per alcuni comuni e per alcune frazioni la legge fu eseguita, per altri comuni e per altre frazioni non poté esserlo affatto.

Perciò io chieggo due cose alla sua equità di ministro: primo, che cessi questa disparità ingiusta tra comune e comune; secondo, che, se a questo provvede il disegno di legge che è dinanzi alla Camera, si faccia in modo che non si tolga a noi dell'isola con una mano quello che si dà con l'altra.

A questo tendeva, credo, una richiesta fatta dai miei colleghi dell'isola alla Giunta del bilancio e poi al Ministero dei lavori pubblici, alla quale io stesso mi sono associato e mi associo.

Un'ultima parola, onorevole ministro ed onorevoli colleghi, ed ho finito.

Questa volta la parola è per il personale, per un personale fra i più umili, tra i più modesti ma, anche, tra i più indispensabili di tutta l'Amministrazione dei lavori pubblici. Intendo parlare del personale dei cantonieri delle strade nazionali.

Ella, onorevole ministro, e tutti, hanno conoscenza delle tristissime condizioni economiche, nelle quali versa questa classe, così benemerita, di tre o quattro mila funzionari dello Stato.

Una legge del 1908 portava il loro trattamento, che prima era ancora peggiore, ad 800 e 900 lire l'anno, ma tutti riconoscono quanto sia duro, malagevole, pieno di spine e di responsabilità questo lavoro continuo, diurno, di giorno e di notte, che fiacca e consuma l'individuo più forte e la fibra più robusta; cosicché, prima di arrivare a 60 anni, l'uomo è completamente sfinito: e dire che il limite di quiescenza è più alto!

Ora è necessario, è umano, è giusto che voi nella vostra equità cerchiate di migliorare le condizioni di questo personale.

Ammettete a loro favore la pensione dopo i 25 anni di servizio, e specialmente nei casi di malattia derivante dallo stesso lavoro, ed il limite massimo di 60 anni, perchè è impossibile pretendere di più da una fibra di un uomo. Se pretendete di più, accade che collocate a riposo un uomo morto: e se ne ha la prova nel fatto che questi disgraziati, messi a riposo, dopo pochi giorni vanno all'altro mondo.

La pensione poi, che hanno, di una lira oggi è assolutamente insufficiente; portatela almeno a due lire, e soprattutto non negate loro il balsamo di equità, che si concede a tutti gli altri impiegati dello Stato, pensate alla pensione per le loro vedove e per i loro orfani minori.

E perchè tanto si deve concedere, e con giustizia, a tutti gli altri impiegati dello

Stato, e non a questi che sono i più modesti, ma non certo i meno meritevoli fra i lavoratori nel pubblico interesse ?!

Ho finito, onorevole ministro, e ringrazio la Camera della cortese attenzione che mi ha prestato.

Coronate, onorevole ministro, l'opera vostra, che sotto il punto di vista politico potrà essere discussa, ma che nessuno potrà disconoscere come degna, vigile e premurosa, coronate l'opera vostra, non la fine del vostro potere (che auguro lunghissimo) ma la fine di questo scorcio di amministrazione vostra, con atto di alta equità, provvedendo opportunamente alla sorte di questi paria, ma anche così benemeriti servitori della vostra amministrazione e dello Stato, e farete opera degna di plauso. (*Approvazioni — Molte congratulazioni*).

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

Presentazione di una relazione.

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

MOLINA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Marangoni, per diffamazione a mezzo della stampa. (1292).

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta e invito gli onorevoli segretari a provvedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

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

Stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914 (1232):

Presenti e votanti . . .	247
Maggioranza	124
Voti favorevoli . . .	225
Voti contrari	22

(*La Camera approva*).

Modificazioni e aggiunte alla legge 15 luglio 1907, n. 506, per l'esercizio di Stato dei telefoni (1306):

Presenti e votanti . . .	247
Maggioranza	124
Voti favorevoli . . .	227
Voti contrari	20

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbate — Abbruzzese — Abignente — Agnesi — Albanese — Aliberti — Amato Stanislao — Amici Venceslao — Ancona — Angiulli — Artom — Avellone.

Bacelli Alfredo — Bacchelli — Balsano — Barnabei — Barzilai — Battaglieri — Benaglio — Bergamasco — Berlingieri — Bertarelli — Bettolo — Bianchi Vincenzo — Bianchini — Bignami — Bissolati — Boitani — Bonomi-Ivanoe — Borsarelli — Boselli — Brizzolesi — Brunialti — Buccelli — Buonini — Buonvino.

Cabrini — Caccialanza — Cacciapuoti — Calissano — Calleri — Calvi — Camera — Camerini — Canevari — Cao-Pinna — Capaldo — Cappelli — Carboni-Boj — Carcano — Carcassi — Cartia — Carugati — Casciani — Cascino — Casolini Antonio — Cassuto — Castoldi — Cavagnari — Ceci — Cesia — Centurione — Cermenati — Chiaraviglio — Chiesa Engenio — Chimirri — Ciacci Gaspare — Ciappi Anselmo — Ciartoso — Cicarelli — Ciccarone — Cimati — Cimorelli — Ciocchi — Cipriani-Marinelli — Ciuffelli — Colosimo — Comandini — Congiu — Corniani — Costa-Zenoglio — Cottafavi — Credaro — Curreno — Cutrufelli.

Da Como — Dagosto — D'Alì — De Amicis — De Bellis — Degli Occhi — Del Balzo — Della Pietra — Dello Sbarba — De Nicola — De Seta — Devecchi — De Vito Roberto — Di Bagno — Di Frasso — Di Marzo — Di Palma — Di Robilant — Di Sant'Onofrio — Di Scalea — Di Stefano — Di Trabia — D'Oria.

Facta — Faelli — Falcioni — Falletti — Fani — Faustini — Fazi — Fera — Ferraris Carlo — Ferrero — Ferri Giacomo — Finocchiaro-Aprile — Frugoni — Fulci — Fumarola — Furnari — Fusinato.

Gallenga — Gallini Carlo — Gangitano — Gargiulo — Gattorno — Gazelli — Gerini — Giaccone — Giacobone — Ginori-Conti — Giovanelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Girardi — Grosso-Campana — Guarracino — Guglielmi — Guidone.

Joele.

La Lumia — Lembo — Libertini Pasquale — Loero — Longinotti — Lucernari — Luciani — Lucifero.

Macaggi — Manfredi — Mango — Marangoni — Marazzi — Martini — Marzotto — Materi — Maury — Mendaja — Merlani — Mezzanotte — Miari — Mirabelli Ernesto — Molina — Montresor — Morpurgo — Mosca Gaetano — Mosca Tommaso — Murri.

Negri de Salvi — Negrotto — Nitti — Nofri — Nunziante.

Orlando Salvatore — Orsi — Ottavi.

Pais-Serra — Pala — Papadopoli — Paparo — Paratore — Parodi — Patrizi — Pavia — Pellerano — Perron — Piatti — Pietravalle — Pipitone — Podestà — Pozzi Domenico — Pozzo Marco.

Raggio — Rampoldi — Rastelli — Rattone — Rava — Rellini — Ridola — Rizza — Rizzone — Roberti — Rocco — Romanin-Jacur — Romeo — Rondani — Rosadi — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Rubini.

Sacchi — Salandra — Samoggia — Sanjust — Santamaria — Santoliquido — Scalori — Scellingo — Schanzer — Sighieri — Silj — Simoncelli — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Soulier — Suardi.

Talamo — Tedesco — Teso — Testasecca — Tinozzi — Torre — Toscanelli — Toscano — Turati.

Vaccaro — Valenzani — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Valvassori-Peroni — Venzi — Veroni — Viazzi — Vicini.

Sono in congedo:

Baccelli Guido — Bettoni — Bianchi Leonardo — Brandolin.

Campi — Casalegno — Caso — Ciccotti — Conflenti.

Danieli — Dell'Arenella.

Ellero.

Francica-Nava — Fusco Ludovico.

Girardini — Grassi-Voces.

Indri.

Larizza.

Marsaglia — Meda — Modestino — Moschini.

Nava Ottorino — Nuvoloni.

Porzio.

Queirolo.

Rienzi — Rizzetti.

Salvia — Scalini — Strigari.

Visocchi.

Zaccagnino.

Sono ammalati:

Bonicelli.

Caputi — Casalini Giulio — Cocco-Ortu — Croce.

De Cesare — De Tilla.

Fortunati — Fusco Alfonso.

Galli — Giuliani.

Landucci.

Pini.

Rota Attilio.

Speranza — Stoppato.

Assenti per ufficio pubblico:

Di Cambiano.

Messedaglia.

Interrogazioni ed interpellanza.

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

DA COMO, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere in qual modo intenda provvedere per le urgenti opere che occorrono per la sistemazione delle frane che attualmente minacciano il lato orientale dell'abitato di Ferrandina.

« Materi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni dell'inopportuno divieto fatto alla stazione ferroviaria di Grassano di praticare lo scarico delle merci su d'un binario di raccordo, come finora è stato fatto, presso il deposito della piccola velocità, quando da tempo, invano, si invoca l'ampliamento di quella stazione pel continuo aumento del traffico.

« Materi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per conoscere quali notizie abbia sugli operai italiani sottoposti a processo gravissimo dalla polizia di Edgewater.

« Della Pietra ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, sui lavori del nuovo catasto nel circondario di Nola.

« Della Pietra ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro di agricoltura sui disegni di legge a favore delle piccole Cooperative agricole e delle Mutue agrarie; disegni da tempo promessi e mai presentati per quanto vivamente reclamati dagli interessati di ogni parte d'Italia.

« Samoggia, Patrizi, Ivanoe Bonomi, Beltrami, Dello Sbarba, Merlani, Bissolati, Grosso-Campana, Rampoldi, Giacobone, Ottavi, Ferri Giacomo, Cabrini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina, per sapere come giudichi alcune pubblicazioni a firma di ufficiali apparse in alcuni giornali, nonchè le circolari diramate, sempre a firma di ufficiali, per discutere ed attaccare provvedimenti presentati al Parlamento.

« Materi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sui gravi inconvenienti morali verificatisi nell'istituto Coletti in Venezia e venuti a conoscenza del pubblico, sulle inchieste che ebbero luogo e sul loro esito e sulle responsabilità morali del direttore dell'istituto.

« Murri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per conoscere quali sieno i provvedimenti che vorrà adottare a favore di 31 agenti forestali della provincia di Cosenza, che per il limite di età resteranno senza posto all'attuazione della nuova legge forestale. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Turco ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere: a) se e quali provvedimenti straordinari di urgenza siano stati adottati allo scopo di riattivare immediatamente il transito sul tratto di strada nazionale Nicosia-Leonforte (contrada Giunchetto) interrotto da una vastissima frana, che da oltre una settimana impedisce le comunicazioni tra il capoluogo di circondario (Nicosia) e il capoluogo di provincia (Catania); b) se e quali provvedimenti intenda adottare per rimediare in modo definitivo alle conseguenze di tale frana, che rende necessaria la deviazione dell'attuale strada. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« La Via ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il ministro dell'agricoltura per sapere con quali mezzi pronti, energici ed efficaci intenda concorrere ad impedire il dilatarsi della grave e disastrosa invasione delle arvicole, che nelle provincie dell'Emilia e del Veneto stanno ora distruggendo immense plaghe di prodotti agricoli, spargendo desolazione e miseria.

« Giacomo Ferri, Ivanoe Bonomi, Samoggia, Patrizi, Beltrami, Grosso-Campana, Bissolati, Dello Sbarba, Merlani, P. Niccolini ».

Le interrogazioni testè lette saranno inserite nell'ordine del giorno e svolte secondo l'ordine d'iscrizione; trasmettendosi ai ministri competenti quelle, per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure la interpellanza sarà iscritta nell'ordine del giorno, qualora il ministro, cui è diretta, non vi si opponga entro il termine regolamentare.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Avverto la Camera che nell'ordine del giorno di sabato saranno inserite due domande di autorizzazione a procedere, una contro l'onorevole Gerini, l'altra contro l'onorevole Marangoni.

Avverto pure che dopo il bilancio della marina saranno inseriti nell'ordine del giorno i bilanci di agricoltura, industria e commercio, e del tesoro, dei quali sono già state distribuite le relazioni.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Eugenio Chiesa.

CHIESA EUGENIO. D'accordo con l'onorevole presidente del Consiglio, chiedo di potere svolgere domani, subito dopo le interrogazioni, la mia proposta di legge per l'iscrizione obbligatoria degli operai del marmo alla Cassa Nazionale di previdenza.

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimane stabilito. (*Così rimane stabilito*).

La seduta termina alle 19.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 14:

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Chiesa Eugenio per la iscrizione obbligatoria degli operai del marmo alla Cassa Nazionale di Previdenza.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914. (1231)

Discussione dei disegni di legge:

4. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914. (1234)

5. Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914. (1235)

6. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1913 al 30 giugno 1914. (1225)

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

8. Sulle decime ed altre prestazioni fondiarie. (*Approvato dal Senato*). (160)

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

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

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

12. 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)

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

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

15. Proroga del periodo assegnato per il pagamento delle annualità dovute dai comuni delle provincie venete e di Mantova, in rimborso delle somme pagate dallo Stato per speditività di sudditi poveri italiani ricoverati negli ospedali austro-ungarici ai sensi della legge 21 gennaio 1897, n. 35. (186)

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

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

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

19. Disposizioni sul reato di diffamazione. (85)

20. Ordinamento del Consiglio coloniale. (755)

21. Tombola telegrafica a favore del Conservatorio dei poveri orfani, dell'ospedale di Santa Chiara, della Congregazione di carità, dell'orfanotrofo femminile e dell'ospizio di mendicizia di Pisa. (803)

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

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

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

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

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

27. 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)

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

29. Tombola a favore della Congregazione di carità, dell'ospedale civico e del ricovero di mendicizia d'Eboli. (890)

30. 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)

31. Concorso dello Stato nelle spese per un monumento che ricordi in Melito Porto Salvo lo sbarco di Garibaldi. (942)

32. Riunione delle tombole e lotterie nazionali. (927)

33. Giudizio contenzioso sui conti degli Enti locali. (904)

34. Per la difesa del paesaggio. (496)

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

36. Tombola a favore degli ospedali ed asili infantili di S. Severo, Torremaggiore, Serracapriola e Casalnuovo Monterotaro, e dei ricoveri-ospedali di Castelnuovo della Daunia, Pietra Montecorvino, Casalvecchio di Puglia, S. Paolo Civitate e Chieuti. (1060)

37. Tombola a favore degli ospedali esistenti nei mandamenti di Cassino, Atina e Cervaro e nel comune di Casalvieri. (1061)

38. Tombola a favore degli ospedali di Castellaneta, Martina Franca, Ginosa, Motola e Laterza. (1062)

39. Tombola telegrafica a beneficio dell'Ospedale civile di Andria. (1069)

40. Riorganizzazione del Consiglio superiore di marina, compilazione ed approvazione del progetto di navi e dei capitolati tecnici relativi (*Approvato dal Senato*). (972)

41. Tombola a favore degli ospedali di Sora, Arpino e Isola del Liri. (1083)

42. Provvedimenti per la tutela giuridica degli emigranti. (650)

43. Istituzione di uffici interregionali di collocamento nei lavori agricoli e nei lavori pubblici. (64)

44. Tombola a favore delle Opere pie di Sant'Angelo Lodigiano. (1070)

45. Tombola telegrafica a favore dell'Asilo di mendicizia ed annesso ospedale civile di Cagnano Varano e degli ospedali di Carpino e Rodi Garganico. (1068)

46. Tombola a favore di Istituti di beneficenza di Catanzaro, Tiriolo e Sersale. (1104)

47. Provvedimenti a favore del comune di Massafiscaglia. (1106)

48. Tombola a beneficio dell'ospedale di Guglionesi. (1071)

49. Proroga di concessione di locali demaniali in uso gratuito al comune di Mantova. (1029)

50. Convenzione italo-francese per la delimitazione delle zone di pesca fra la Sardegna e la Corsica. (688)

51. Fondazione di una Cassa di previdenza per le pensioni del personale didattico e amministrativo delle scuole industriali e commerciali e del personale tecnico delle cattedre ambulanti di agricoltura. (782)

52. Sulle stazioni municipali per le disinfezioni dei locali di isolamento per le malattie infettive e sulle scuole per infermieri e disinfettori pubblici. (778)

53. Vendita del locale delle Regie scuole in Susa di Tunisia di proprietà dello Stato. (754)

54. Tombola telegrafica a favore degli ospedali di Gaeta e di Fondi. (1160)

55. Conversione in tombola della lotteria autorizzata con la legge 11 giugno 1908, n. 272. (1180)

56. Lotteria a favore del Ricovero di mendicizia, e della Società delle case popolari di Livorno. (1173)

57. Tombola a favore del reparto tubercolosi dell'ospedale di Umbertide e degli ospedali di Pietralunga e Montone. (1187)

Seguito della discussione dei disegni di legge:

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

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

60. Svolgimento d'una mozione del deputato Cavagnari ed altri circa le espropriazioni per pubblica utilità.

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)

Discussione dei disegni di legge:

61. Provvedimenti a favore della marina libera. (655)

62. Linea di navigazione tra l'Italia e Calcutta. (658)

63. Linea di navigazione tra l'Italia e il Centro America. (659)

64. Linea di navigazione tra l'Italia e Londra. (661)

65. Linea di navigazione tra l'Italia e il Canada. (662)

66. Disposizioni interpretative della legge 6 luglio 1911, n. 690, per il trattamento di pensione dei militari di truppa dei carabinieri reali. (1242)

67. Riscossione del dazio consumo sui liquori e sulle bevande alcoliche prodotti nei comuni chiusi per il consumo locale. (1207)

68. Annullamento del canone daziario consolidato governativo assegnato alle Isole Tremiti. (1244)

69. Riforma della legge sui piccoli fallimenti. (353)

70. Estensione al comune di Alcamo di agevolanze consentite dalla legge 25 giugno 1911, n. 586. (1268)

71. Conversione in legge del Regio decreto 9 agosto 1912, n. 914, che estende, con gli effetti della legge 23 giugno 1912, n. 667, sulle pensioni privilegiate di guerra alle famiglie dei presunti morti nella guerra italo-turca, le disposizioni degli articoli 1, 2 e 3 della legge 2 luglio 1896, n. 256, riguardante le pensioni per le famiglie dei presunti morti nella guerra d'Africa. (1273)

72. Conversione in legge del Regio decreto 25 luglio 1912, n. 1132, relativo all'esercizio delle professioni sanitarie per parte degli espulsi dalla Turchia. (1265)

73. Ordinamento degli istituti superiori d'istruzione commerciale. (*Modificazioni del Senato*). (780-B)

74. Conversione in legge del Regio decreto 17 novembre 1912, n. 1238, portante provvedimenti relativi alla Camera agrumaria. (1277)

75. Affrancazione dalle tasse di pedaggio di tre ponti sull'Arno. (1278)

76. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Gerini per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie ed all'articolo 436 del Codice penale. (1293)

77. Divisione in due del comune di Lauria. (1259)

78. Iscrizione nei Collegi dei ragionieri. (1162)

79. Conversione in legge del Regio decreto 20 ottobre 1912, n. 1121, che abroga il Regio decreto 26 novembre 1911, n. 1246, col quale furono applicati dazi differenziali e generali alle merci provenienti dalla Turchia. (1245)

80. Risanamento della città di Catania. (1295)

81. Conversione in legge dei Regi decreti 2 agosto 1912, n. 910, e 20 ottobre 1912, n. 1159, concernenti autorizzazioni di spesa per l'applicazione della legge elettorale po-

litica e richiesta di maggiore assegnazione per lo stesso scopo. (1272)

82. Modificazioni alla legge sul Regio Comitato talassografico italiano e altri provvedimenti per gli studi talassografici. (1309)

83. Assunzione di personale avventizio per gli uffici scolastici provinciali e altri provvedimenti per applicare la legge 4 giugno 1911, n. 487. (1288, 1288-bis)

84. Provvedimenti per la R. Guardia di finanza. (1290)

85. Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1912-13. (1311)

86. Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1912-13. (1312)

PROF. LUIGI CANTARELLI

Revisore dei Rendiconti Parlamentari.

Roma, 1913 — Tip. della Camera dei Deputati.