

DXXIV.

TORNATA DI GIOVEDÌ 6 MARZO 1913

PRESIDENZA DEL VICE-PRESIDENTE **CARCANO**

INDI

DEL PRESIDENTE **MARCORA**.

INDICE.

Bilancio dei lavori pubblici (<i>Seguito della discussione generale</i>)	Pag. 23801
AGNESI	23827
CARBONI-BOJ	23817
CORNAGGIA	23834
CORNIANI	23829
COTTAFAVI	23821
DI PALMA	23802
DI SANT'ONOFRIO	23831
D'ORIA	23833
GIACOBONE	23836
ORLANDO SALVATORE	23823
PRESIDENTE	23814
RAVA	23806
SANJUST	23811
SIGHIERI	23814
Comunicazioni del Presidente (<i>Ringraziamenti</i>)	23790
Condoglianze alla marina tedesca	23790
DI PALMA	23790
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	23790
PRESIDENTE	23790
Dimissioni del deputato Ottorino Nava	23790
SCALORI	23791
PRESIDENTE	23790
Interrogazioni:	
Pretura di Monza (CESARE NAVA):	
GALLINI, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	23791
Stazione di Angri (DENTICE):	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	23792
Linea Siracusa-Vizzini (CARTIA):	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	23792
Espropriazione di aree nei comuni danneggiati dal terremoto (COLONNA DI CESARÒ):	
DE SETA, <i>sottosegretario di Stato (R. S.)</i>	23793
Provvedimenti igienici nei comuni rurali:	
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	23793
NEGRI DE SALVI	23793

Amministrazione comunale di Sizzano (Novara):	
CAMPANOZZI	Pag. 23794
FALCIONI, <i>sottosegretario di Stato</i>	23794-96
PRESIDENTE	23795-96
Riordinamento delle scuole di alcuni comuni del Bergamasco:	
BENAGLIO	23797
PRESIDENTE	23798
VICINI, <i>sottosegretario di Stato</i>	23797
Riforme degli istituti nautici:	
BERGAMASCO, <i>sottosegretario di Stato</i>	23799
DI STEFANO	23799
VICINI, <i>sottosegretario di Stato</i>	23799
Circolari e pubblicazioni di ufficiali di marina:	
LEONARDI-CATTOLICA, <i>ministro</i>	23838
MATERI	23839
Mozione (Lettura):	
Disoccupazione operaia e contadina (TURATI)	23840
Proposta di legge (Svolgimento):	
Iscrizione obbligatoria degli operai del marino alla Cassa nazionale di previdenza:	
CHIESA EUGENIO	23800
GIOLITTI, <i>presidente del Consiglio</i>	23801
Relazioni (Presentazione):	
Aggiunta di posti di professore ordinario e straordinario della Regia accademia scientifico-letteraria in Milano al ruolo generale dei professori di materie fondamentali delle Regie Università (SUARDI)	23826
Modificazioni ai ruoli organici del personale dell'Amministrazione esterna delle gabelle e degli uffici tecnici di finanza (E. GIOVANELLI)	23827
Provvedimenti per i militari del Corpo Reale Equipaggi (ID.)	23827
Convalidazione del Regio decreto che concerne la sostituzione nei corrispondenti ruoli organici degli impiegati civili dipendenti dall'amministrazione militare inviati in Libia o nell'Egeo (ID.)	23827
Ritiro di una interpellanza:	
SANJUST	23814
Uffici (Convocazione)	23800

La seduta comincia alle 14.5.

DI ROVASENDA, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Comunicazione del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il seguente telegramma pervenutomi:

« Il vostro affettuoso telegramma, la vostra nobile e commossa commemorazione alla Camera dei deputati, la vostra sincera solidarietà nel mio immenso lutto, furono a me e alle mie figlie di sommo conforto. Gradite, amico carissimo, le nostre più vive espressioni di gratitudine.

« MARIA ROMUSSI-LAZZATI
« E FIGLIE ».

Condoglianze alla marina tedesca.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Di Palma. Ne ha facoltà.

DI PALMA. Onorevoli colleghi, come avrete appreso, una sventura delle più tragiche ha immerso nel lutto la marina tedesca.

L'altra notte, la torpediniera 178, durante una esercitazione a fanali spenti, nei pressi di Helingolan, investita dall'incrociatore *York*, è colata miseramente a picco. Settanta uomini hanno trovato la loro bara nella torpediniera sciagurata, settanta vittime sono state travolte nello spaventoso mistero degli abissi dei mari del Nord.

La solidarietà umana dinanzi alla sciagura, sempre sublime tra tutte le genti di ogni classe e di ogni nazione, è ancora più intensa e più salda fra le genti di mare di tutti i popoli. Si direbbe, che nell'ora del lutto e del dolore, tutte le marine del mondo formino una famiglia sola. Sulla distesa sconfinata degli Oceani, un vincolo ideale affratella e stringe gli uomini di mare, di tutti i popoli, a qualunque marina appartengano, anche se queste marine siano tra loro rivali o concorrenti.

La Camera italiana si associa al lutto della marina della nostra grande alleata e manda un mesto pensiero alle settanta vittime del dovere le quali, durante le tormentose ore di una manovra a fanali spenti, intente a scrutare nei misteri della notte profonda, sono cadute come in combattimento, al loro posto, con l'ultimo pensiero rivolto alla maggiore grandezza della loro

patria e con l'estremo palpito rivolto alle sventurate famiglie lontane!

Per ordine dell'Imperatore di Germania la bandiera a mezz'asta, in segno di lutto, fu issata ieri su tutte le navi della marina tedesca.

L'eco di quel lutto, dal mare del Nord, è arrivata qui nel Mediterraneo, sulle navi d'Italia.

Associamoci anche noi al lutto della marina alleata, e, poichè credo di interpretare il sentimento unanime della Camera, prego l'onorevole Presidente di far giungere alla marina germanica, nel modo che crederà più opportuno, il mesto cordoglio di quest'Assemblea nazionale. (*Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. La Camera si associa cordialmente ai sentimenti espressi dall'onorevole Di Palma; ed io mi farò un dovere di pregare l'onorevole ministro della Marina di far conoscere alla valorosa Armata germanica i sentimenti di simpatia e di condoglianza della Camera italiana. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Il Governo si associa alle nobili parole di dolore pronunziate dall'onorevole Di Palma e si associa altresì alla proposta che siano manifestate alla Armata tedesca i sentimenti del più vivo cordoglio. (*Approvazioni*).

Dimissioni del deputato Ottorino Nava.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera la seguente lettera dell'onorevole Ottorino Nava:

« Il risultato delle elezioni amministrative comunali che ebbero luogo il giorno 2 corrente in Modena mi induce a rassegnare le mie dimissioni da deputato del 1^o collegio della stessa città.

« Prego la Signoria Vostra Onorevolissima a volerne far prendere atto alla Camera; e ringraziando lei e gli onorevoli colleghi della benevolenza sempre accordatami, mi professo con ossequio e distinti saluti

Modena, 4 marzo 1913.

« *Devotissimo*
« OTTORINO NAVA ».

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

SCALORI. Propongo che la Camera respinga le dimissioni presentate dal collega Ottorino Nava e la proposta mia è giustificata da una considerazione di indole generale oltre che dalla constatazione che gli avvenimenti di Modena non giustificano le dimissioni stesse.

In linea generale io credo che non sia nè conveniente nè opportuno che le contese amministrative locali possano turbare la composizione dell'Assemblea nazionale in quanto che queste lotte si svolgono spesso con criteri diversi dalle battaglie politiche e con liste non corrispondenti. Sarebbe quindi un traviamiento del costume parlamentare il far sì che esse contribuissero sulla compagine della Camera. (*Approvazioni*).

Ma poi lo svolgimento stesso dei fatti di Modena non giustifica le dimissioni presentate dal nostro collega e che sono certo il risultato di una delicatezza esagerata.

A Modena si è sciolto il blocco popolare dopo che il partito socialista ufficiale ha designato nuovi orientamenti nel congresso di Reggio. La lotta amministrativa si è svolta domenica con quattro liste distinte, poichè sono scesi in campo con candidati diversi i conservatori, i radicali, i clericali e i socialisti.

I conservatori prevalsero per un centinaio di voti, non impedendo però ad alcuni radicali di entrare nella maggioranza e tra questi vi è appunto con votazione lusinghiera il nostro collega.

Per il riflesso quindi di indole generale che ho accennato e per i particolari risultati che emersero dalla lotta, prego la Camera di voler respingere le dimissioni dell'onorevole Ottorino Nava, conservando così ai nostri lavori questo egregio collega che accompagna ad una modestia esemplare virtù non comuni di cuore, di ingegno e di cultura. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Metto a partito la proposta dell'onorevole Scalori che siano respinte le dimissioni dell'onorevole Ottorino Nava.

(*Le dimissioni del deputato Ottorino Nava sono respinte*).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni. L'onorevole sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia e culti annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dall'onorevole Cesare Nava, « per sapere la ragione che

ha determinato il Regio decreto 30 gennaio ultimo scorso, col quale si sopprime un posto di aggiunto di cancelleria alla pretura di Monza; soppressione inspiegabile, dato l'aumento vertiginoso di lavoro verificatosi in questi ultimi anni: e per sapere altresì se, almeno, si intenda di sostituire l'aggiunto con un alunno ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Le ragioni che determinarono il decreto 30 gennaio ultimo scorso, in conseguenza del quale venne soppresso un posto di aggiunto di cancelleria alla pretura di Monza, si trovano riassunte nella motivazione che lo precede.

« Era accaduto, attraverso i successivi rimaneggiamenti della tabella di ripartizione del personale di cancelleria e segreteria, che nelle preture figuravano 1466 posti di aggiunto, mentre tale numero non poteva essere superiore a 1452, e che, per conseguenza, il numero totale di detti funzionari, fissato in 2400 dalla legge 13 luglio 1911, n. 720, figurava portato a 2414.

« Era evidente pertanto la necessità di rettificare l'ultima tabella di ripartizione approvata col decreto 5 novembre 1911, n. 1264, in modo da farla rientrare nei limiti dalla legge accennati; e ciò non poteva ottenersi se non dichiarando per decreto che 14 posti di aggiunto dovevano intendersi erroneamente indicati nella tabella stessa per quanto riflette l'assegnazione degli aggiunti alle preture.

« E poichè con la tabella anzidetta era stato aumentato un posto di aggiunto ad alcune preture, non già per riconosciute maggiori esigenze di servizio ma al solo scopo di dare una destinazione nominale ai 50 aggiunti in servizio al casellario centrale, il Ministero, per non danneggiare definitivamente nessun ufficio di pretura, venne nell'avviso di dichiarare soppressi 14 posti di aggiunto in 14 delle anzidette preture, le quali, in sostanza, avrebbero sopportato solo una fittizia diminuzione di personale, come fittizio ne era stato l'aumento.

« Fra tali preture fu compresa quella di Monza, i cui funzionari di cancelleria furono portati da 4 a 5 con la tabella del novembre 1911, solo all'intento di farvi gravare la destinazione di un aggiunto addetto al Casellario centrale. Riportato ora a 4 il numero dei funzionari di cancelleria di quella pretura, quanti sino ad ora sono stati ritenuti sufficienti per le esigenze del servizio, ho subito disposto il tramutamento nominale dell'aggiunto, la cui applicazione

al Casellario centrale grava sopra quest'ufficio, al fine di sostituirlo con altro funzionario che vi presti effettivamente servizio.

« Ed assicuro l'onorevole interrogante che provvederò a tale sostituzione con la maggiore sollecitudine.

« *Il sottosegretario di Stato*

« GALLINI ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dall'onorevole Dentice, « per conoscere quando sarà provveduto all'impianto dell'illuminazione elettrica nella stazione di Angri, mentre tutte le stazioni vicine, anche meno importanti, ne sono fornite; e se finalmente sieno appianate le difficoltà di minima importanza circa il prezzo da corrispondere alla società fornitrice dell'illuminazione locale per eseguire il detto impianto, riconosciuto necessario da tempo e non attuato finora, non ostante le giuste premure delle autorità amministrative e politiche ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Per l'illuminazione elettrica della stazione di Angri furono avviate trattative con la Società Salernitana fornitrice dell'energia; però ancora non si è potuto raggiungere l'accordo essendo le pretese della Ditta troppo elevate.

« *Il sottosegretario di Stato*

« DE SETA ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione dell'onorevole Cartia, « per sapere le ragioni che ritardano l'inizio dei lavori della linea ferrata Siracusa-Ragusa-Vizzini; confidando che si impartiscano le opportune e necessarie disposizioni perchè l'annosa aspirazione di quelle popolazioni venga esaudita ».

RISPOSTA SCRITTA. — « La ferrovia Siracusa-Ragusa con diramazione Bivio Giarratana-Vizzini è stata concessa alla Società anonima per le ferrovie secondarie della Sicilia, mediante convenzione stipulata il 4 gennaio 1912 e approvata con decreto Reale 15 febbraio successivo, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno dell'8 luglio 1912.

« La linea è stata divisa in sei tronchi, e giusta i patti contrattuali la concessionaria deve presentare all'approvazione i

progetti esecutivi dei vari tronchi entro le seguenti epoche:

« 1° e 2° tronco: Siracusa-Solarino e Solarino-Sortino entro mesi sei dalla data della pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* del Regno del decreto Reale di approvazione della convenzione, e cioè entro l'8 gennaio 1913;

3° e 4° tronco: Solarino-Palazzolo Acreide e Bivio Giarratana, entro nove mesi dalla data anzidetta, e cioè entro l'8 aprile 1913;

5° e 6° tronco: Bivio Giarratana-Ragusa e Bivio Giarratana-Vizzini entro dodici mesi dalla data suddetta, e cioè entro l'8 luglio 1913.

« In ottemperanza alle disposizioni del contratto e con anticipo sulle date anzidette, la Società ha presentato in data 28 settembre 1912 il progetto esecutivo del 1° tronco e il 23 novembre 1912 ha presentato i progetti dei tronchi secondo, terzo, quarto e quinto.

« I progetti vennero subito trasmessi al competente circolo di ispezione per il preliminare suo esame, e non appena sarà pervenuto il rapporto di quell'ufficio si provocherà il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, dopo di che, se nulla vi sarà in contrario, si provvederà all'approvazione dei progetti stessi e potranno iniziarsi i lavori.

« Per quanto riguarda il primo tronco il Ministero dell'istruzione pubblica ha sollevato alcune osservazioni in merito al tracciato perchè, a suo giudizio, la linea verrebbe ad investire alcuni monumenti. In conseguenza si sono dovute effettuare delle visite per esaminare sopra luogo la questione e trovare modo di eliminare gli inconvenienti lamentati.

« Da informazioni pervenute risulterebbe che a giorni il Circolo di Palermo trasmetterà la sua relazione.

« *Il sottosegretario di Stato*

« DE SETA ».

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici annuncia di aver dato risposta scritta alla interrogazione presentata dall'onorevole Colonna di Cesarò, « per sapere se non creda necessario rendere definitive, o quanto meno prorogare le espropriazioni temporanee, prossime a scadere, delle aree ricoperte da baracche, in quei comuni danneggiati dal terremoto del 1908, come Roccalumera, Fiumedinisi e altri, nei quali non sono

sorte ancora costruzioni nuove capaci di accogliere la popolazione tuttora ricoverata in baracche ».

RISPOSTA SCRITTA. — « Le aree su cui sorgono le baracche di ricovero per le popolazioni danneggiate furono quali espropriate e quali occupate temporaneamente.

« Alle espropriazioni si credette necessario procedere solo in alcuni casi speciali, sia nell'interesse dello Stato, sia nell'interesse dei comuni, ai quali le aree stesse dovevano in seguito essere cedute.

« Avvenuto poi il passaggio ai comuni di tutte le aree espropriate e temporaneamente occupate insieme con le baracche costruitevi, il Ministero ha ritenuto di aver esaurito il proprio compito, e non ha potuto più prendere in considerazione, per evidenti ragioni di difficoltà finanziarie, i voti formulati da numerosi comuni perchè a spese dello Stato si procedesse ad ulteriori conversioni di occupazioni temporanee in definitive espropriazioni.

« Ad evitare però l'inconveniente fatto notare riguardo ai comuni dove la popolazione è costretta a rimanere ancora per qualche tempo in baracche per mancanza di costruzioni stabili, mentre non sono lontani dalla scadenza i periodi delle occupazioni, fu prevista la proroga delle occupazioni stesse con l'articolo 34 della legge 13 luglio 1910, n. 466, il quale stabilì che il pagamento delle indennità occorrenti per siffatta proroga dovesse restare a carico dei comuni interessati, i quali del resto possono agevolmente procurarsi i mezzi per provvedervi chiedendo assegnazioni sui proventi dell'imposta addizionale.

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

PRESIDENTE. La prima interrogazione all'ordine del giorno è dell'onorevole Negri de Salvi, al ministro dell'interno, « per sapere, in seguito al preveduto rinvio del disegno di legge n. 778, quali provvedimenti intenda adottare a tutela della pubblica igiene, avuto riguardo alle ristrettezze in cui si dibattono i comuni rurali, che i prefetti del Regno ed i medici provinciali vorrebbero costringere a spese incompatibili con gli stremati bilanci ».

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

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. L'onorevole Negri de Salvi aveva preveduto che il presidente del Consiglio avrebbe ritirato il disegno di legge n. 778.

Tale progetto, infatti, sarà ritirato appunto per la considerazione che è indicata nella seconda parte della interrogazione, perchè avrebbe soverchiamente oberato le finanze già molto stremate dei comuni ed anche delle provincie. Credo di dare una soddisfacente risposta all'onorevole Negri de Salvi assicurandolo che il Ministero, con una interpretazione veramente liberale della legge 25 giugno 1911, ha autorizzato, fin da ora, i mutui di favore, non soltanto per gli ospedali e per gli acquedotti, ma anche per i locali di isolamento, a cui più specialmente si riferisce l'onorevole Negri de Salvi nella sua interrogazione. Con questa dichiarazione spero che l'onorevole interrogante sarà soddisfatto.

PRESIDENTE. L'onorevole Negri de Salvi ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

NEGRI DE SALVI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della sua risposta che potrà servire di norma alle autorità provinciali amministrative ed anche ai comuni interessati.

Presentemente i prefetti ed i medici provinciali, con uno zelo che io non censuro e che anzi è degno di encomio, insistono presso i comuni perchè costruiscano stazioni di isolamento e di disinfezione.

Queste insistenze hanno la loro origine in circolari emanate dal passato ministro dell'interno onorevole Luzzatti, quando, nel 1911, dopo diciassette anni di incolumità, l'Italia era minacciata da una grave epidemia colerica. Ma queste insistenze non sono in armonia con le condizioni economiche dei comuni.

Non si può pretendere che comuni rurali e montani, con un numero di abitanti inferiore ai 3 ed ai 5 mila, possano intraprendere spese che l'onorevole Sanarelli, nella sua pregevolissima relazione alla legge di cui si tratta, prevedeva essere in media di circa 10 mila lire.

Non sono neppure in armonia queste insistenze colla vigente legge di sanità, perchè non vi è alcun articolo del nostro codice sanitario che obblighi i comuni a costruire tali edifici. La legge ed il regolamento parlano soltanto di disporre di un locale per isolare gli individui affetti di malattia infettiva.

Ora la legge che l'onorevole presidente del Consiglio crede di ritirare, era molto provvida ed attesa e, per la parte che riguarda le scuole degli infermieri, non portava alcun sensibile aggravio ai comuni.

Per quanto riguarda le stazioni municipali, l'aggravio cadeva sullo Stato ed in proporzioni ben diverse da quelle enunciate dall'onorevole Falcioni, perchè, invece dei mutui di favore, tutti gli interessi erano pagati dallo Stato.

Alle ingiunzioni dei prefetti, parecchi comuni hanno risposto che, davanti alla Camera dei deputati vi era una legge la quale, già approvata dal Senato, stava attendendo le deliberazioni della Camera e quindi le rispettive Amministrazioni comunali si ritenevano autorizzate ad attendere i benefici di detta legge.

Ora l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno mi dice che questi comuni potranno usufruire dei mutui di favore; tale disposizione non mi pare sufficiente, ma ad ogni modo sarebbe inutile insistere dal momento che il Ministero ha deciso di ritirare la legge e che le sue direttive sono quelle enunciate dall'onorevole sottosegretario di Stato.

A me quindi non rimane che pregare l'onorevole sottosegretario di Stato di voler mandare alle singole prefetture le nuove istruzioni perchè così almeno i prefetti ed anche i comuni sapranno come regolarsi.

Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato e mi dichiaro soddisfatto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Campanozzi al ministro dell'interno « sui provvedimenti adottati dalla autorità prefettizia di Novara in merito all'Amministrazione comunale di Sizzano a cui sono state rivolte gravi e pubbliche accuse ».

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

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Sono lieto di assicurare l'onorevole Campanozzi che l'autorità prefettizia di Novara si è trovata nella fortunata contingenza di non assumere alcun provvedimento a carico dell'Amministrazione comunale di Sizzano perchè tutte le accuse veramente gravi che sono state rivolte contro quell'Amministrazione, da una stampa però unilaterale, risultarono completamente infondate.

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

CAMPANOZZI. Sono dolente di non essere del preciso parere del sottosegretario di Stato per l'interno (*Interruzioni*) nei riguardi delle informazioni fornitegli dal signor prefetto di Novara, perchè l'Ammi-

nistrazione comunale di Sizzano nel Novarese rappresenta un'oasi di amministrazione beduina... (*Interruzioni — Commenti*).

MOLINA. Posso assicurare l'onorevole Campanozzi che non è vero.

CAMPANOZZI. Onorevoli colleghi, debbo dichiarare che l'onorevole Molina non ha il diritto d'intervenire in questa discussione. (*Interruzioni — Rumori*).

PRESIDENTE. Onorevole Campanozzi, non ascolti le interruzioni; ella deve dichiarare soltanto se sia soddisfatto.

CAMPANOZZI. Era quello che stavo facendo, quando l'onorevole Molina mi ha interrotto. Prego dunque l'onorevole Presidente di non tenermi responsabile delle interruzioni degli altri.

Il sindaco di Sizzano fa parte di un consorzio appaltatore dei dazi di consumo...

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Non è vero!

CAMPANOZZI. Onorevole sottosegretario di Stato, Ella replicherà a suo tempo! Non imiti il mio sistema interruzioneista. (*ilarità — Commenti — Rumori*).

NEGRI DE SALVI. Ma se ella è un interruttore per eccellenza! (*ilarità*).

CAMPANOZZI. Dunque il sindaco di Sizzano fa parte di un Consorzio appaltatore dei dazi di consumo, un altro consigliere comunale fa parte dello stesso consorzio; due consiglieri comunali hanno i rispettivi fratelli che sono a capo del consorzio, e questa incompatibilità legale produce al comune di Sizzano un danno sostanziale. Nel comune di Sizzano infatti gli introiti per i dazi comunali di consumo sono stati nello scorso anno di lire 1,100, mentre nel vicino comune di Fara Novarese, che ha un terzo di popolazione di più, sono stati di lire 5,810, e a Carpignano Sesia, che ha un terzo di popolazione in più, sono stati di 6,000 lire.

D'altra parte vi è un'enorme aliquota di sovrainposta sui terreni e sui fabbricati; a Sizzano l'aliquota è del 23.84 per i terreni e del 25.12 per i fabbricati, mentre negli altri comuni del mandamento non si arriva che ad un massimo di lire 10.26. (*Interruzioni*).

Ora queste cifre, onorevoli colleghi, sono lumeggiate da due circostanze: che, cioè, i benefici dei minori proventi del dazio consumo non sono a vantaggio dei consumatori, i quali invece pagano la merce a Sizzano più cara che negli altri paesi del mandamento, ma vanno a beneficio degli esercenti, costituiti in consorzio di appaltatori del dazio, e che sono nello stesso tem-

po amministratori del comune appaltante; mentre, invece, onorevole sottosegretario di Stato, il maggiore provento derivante dalla sovrimposta terreni e fabbricati va a gravare la misera popolazione di Sizzano, composta tutta di piccoli agricoltori e piccoli proprietari.

Si fa un'altra accusa più grave all'Amministrazione comunale di Sizzano, e mi sorprende che l'autorità tutoria non abbia informato il Governo...

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Lo ha informato.

CAMPANOZZI. Il consigliere comunale Giovanni Vandone, è il farmacista del luogo (*Interruzioni — Commenti*) e questo non mi produrrebbe nessun dispiacere. Ma egli è il fornitore dei medicinali dei poveri del comune. (*Interruzioni*). Ed allora, onorevoli colleghi, abbiate la compiacenza di ascoltare queste cifre: il comune di Sizzano paga per medicinali dei poveri 3,000 lire. (*Commenti*). Sono constatazioni.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Campanozzi, se ella non può essere breve, converta la sua interrogazione in interpellanza!... Il regolamento non permette ch'ella dia ora allo svolgimento di un'interrogazione l'ampiezza di quello di una interpellanza. (*Approvazioni*).

CAMPANOZZI. Sono constatazioni: mentre invece i comuni di Fara Novarese e Carpignano che hanno un terzo di più di popolazione pagano l'uno 750 lire e l'altro 1,800 lire all'anno. Altri due comuni, quello di Romagnano e quello di Ghemme, che hanno una popolazione cinque volte maggiore che Sizzano, pagano 900 e 2,800 lire. Il comune di Sizzano invece paga il triplo, il quadruplo, per la fornitura dei medicinali per i poveri, appunto perchè il fornitore dei medicinali per i poveri è nello stesso tempo amministratore del comune.

Altra accusa che si fa all'Amministrazione comunale di Sizzano è quella di ripartire i tributi, onorevole sottosegretario di Stato, in maniera molto partigiana, in quanto che specialmente per la tassa di esercizio, il signor sindaco, che è un esercente, e i signori amministratori del comune, che sono pure esercenti, applicano a sè stessi generosamente le minime quote, mentre tassano con le massime quote i loro avversari.

MARAZZI. Lo fanno anche al municipio di Roma!

CAMPANOZZI. Onorevoli colleghi, so bene che in molti comuni avviene quello che avviene a Sizzano.

PRESIDENTE. Onorevole Campanozzi, ella ha ormai sorpassato il termine regolamentare! (*Bravo!*)

CAMPANOZZI. Sizzano anzi nel Novarese è un'oasi: in molti dei comuni dei vostri colleghi, questo è normale, onorevoli colleghi! (*Rumori*).

Altre accuse di carattere personale, si fanno al sindaco di Sizzano, onorevole sottosegretario di Stato. Parecchi anni fa, per esempio, il sindaco di Sizzano si fece pagare dalla locale Opera pia una borsa di studio destinata a favore dei poveri del comune per lire 212.50: fu fatto ricorso all'autorità prefettizia, e questa mandò un suo rappresentante per regolarizzare il mandato di pagamento che il presidente dell'Opera pia si era rifiutato di firmare.

PRESIDENTE. Senta, onorevole Campanozzi, ella non può proseguire nel suo discorso: ho già avvertito che di troppo ella ha sorpassato il termine regolamentare.

CAMPANOZZI. Ho finito, onorevole Presidente.

D'altra parte, onorevole sottosegretario di Stato, il comune di Sizzano è lasciato in completo abbandono. La scuola è affidata al segretario comunale, che fa anche il maestro, e disimpegna male le sue funzioni. I locali scolastici sono deficientissimi: manca l'acqua potabile, manca la fognatura, le strade sono impraticabili...

PRESIDENTE. Ma, insomma, onorevole Campanozzi, ella non può assolutamente continuare! Io debbo ripeterle ancora una volta che sono trascorsi da un pezzo i cinque minuti regolamentari.

CAMPANOZZI. Ma il comune di Sizzano che lascia in completo abbandono il paese, con un bilancio di trentamila lire, onorevoli colleghi, si permette il lusso di corrispondere lire 500 all'anno al signor cappellano con l'incarico di recitare la preghiera all'aurora e benedire il tempo, anche quando imperversa la grandine. (*Rumori — Interruzioni da destra e dal centro*).

Lo so che questa notizia fa piacere specialmente all'onorevole Cornaggia. (*Rumori vivissimi — Interruzioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Campanozzi, ella non ha più facoltà di parlare.

(*Il deputato Campanozzi continua a parlare*).

Ordino agli stenografi di non raccogliere le parole dell'onorevole Campanozzi.

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Onorevoli colleghi, io voglio rispondere unicamente per dichiarare...

Voci a destra. No! non risponda!

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. ...che mi associo alle parole rivolte dal nostro amato Presidente all'onorevole Campanozzi, che cioè allorché si ha desiderio di portare alla Camera un numero così significativo di fatti, bisogna presentare una interpellanza, affinché il Governo sia messo nella possibilità di rispondere convenientemente a quelle accuse...

CAMPANOZZI. Sono accuse pubbliche! ed il Governo le deve conoscere! Il Governo rende dei servizi elettorali!

Voci a destra e al centro. Non interrompa!

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Io non sono uso di rispondere nel tono con cui ella, onorevole Campanozzi, ha risposto poc'anzi e tanto meno mi permetto di rivolgere a qualunque dei miei colleghi gli addebiti che lei mi ha fatto. Il Governo non rende a chicchessia dei servizi elettorali ma è proprio ella, onorevole Campanozzi, che in questo momento ha parlato per ragioni strettamente elettorali... (*Vivissime approvazioni — Interruzioni del deputato Campanozzi — Vivissimi clamori*).

CAMPANOZZI. Sono i monarchici liberali che si lamentano! (*Vivissimi rumori*).

MOLINA. Sono gli appaltatori del dazio! (*ilarità — Approvazioni*).

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Io non intendo di rispondere ai fatti specifici portati qui dall'onorevole Campanozzi per la stessa ragione che ho detto poc'anzi. Ma siccome egli ha portato qui il nome di una persona, di certo signor Vandone, il quale, a detta dell'onorevole Campanozzi, sarebbe il fornitore di merci al comune...

CAMPANOZZI. Di medicinali. (*Oh! Oh! — Rumori*).

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. ...di medicinali al comune, io voglio questo dichiarare all'onorevole Campanozzi perchè si persuada che nessuno vuole fare delle persecuzioni ma siamo qui per rendere giustizia: che, il Consiglio presieduto da quel sindaco che ella tanto censura, ha appunto deliberato che quel si-

gnore dovesse decadere dall'ufficio di consigliere. Orbene, il farmacista ha ricorso alla Giunta provinciale amministrativa la quale andando in parere completamente difforme da quello dell'autorità comunale, ha riconosciuto nel ricorrente la facoltà di continuare nell'esercizio della carica di consigliere.

Comprenderà che quando un individuo è forte di una deliberazione, proveniente da un corpo legalmente costituito, è in diritto di pretendere che nessuno alla Camera venga a protestare contro fatti che sono in perfetta rispondenza alle norme legislative.

CAMPANOZZI. Ed il prefetto?

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Il prefetto ci ha informato esattamente, come sempre, di tutto.

CAMPANOZZI. Sono cifre! (*Rumori da destra e dal centro*).

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Sono cifre? Ella ha preso per base del suo discorso una cifra, e dice che l'appalto del dazio consumo di Sizzano dà 1,100 lire all'anno.

CAMPANOZZI. Dazio comunale!

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ora questa cifra, è completamente errata: perchè il dazio consumo in quella città non rende 1,100 lire, ma 2,200. (*Commenti*).

CAMPANOZZI. Dazio comunale!

FALCIONI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Ella ha confuso. Ad ogni modo, ripeto se l'onorevole Campanozzi ha veramente il desiderio di formulare accuse a carico di quel comune, proponga una interpellanza, e ne discuteremo tranquillamente. (*Approvazioni a destra ed al centro*). Ma io non posso essere colto di sorpresa in questo modo, senza avere il mezzo di rispondere. Come posso sapere, ora, se il maestro, se il farmacista, se il sindaco, il fratello del sindaco o un consigliere comunale qualunque si trovi nelle condizioni di fatto e di diritto a cui l'onorevole Campanozzi ha accennato? (*Vive approvazioni*).

CAMPANOZZI. Convertirò l'interrogazione in interpellanza. (*Vivi rumori a destra e al centro*).

NAVA CESARE. Bel successo!... (*ilarità*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Benaglio, al ministro della istruzione pubblica, « per sapere quali provvedimenti intenda di prendere nei riguardi del comune di Calcinate e di molti altri della provincia di Bergamo i quali nel marzo 1912 avendo ricevuto perentorio

ordine da parte del Consiglio provinciale scolastico di riordinare le proprie scuole hanno ottemperato a tali disposizioni anticipando le relative spese delle quali hanno chiesto il promesso rimborso ad essi spettante a termine di legge, essendosi ora per disposizione ministeriale annullato il riordinamento e ingiunto il ritorno allo *statu quo ante* ».

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

VICINI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Le scuole che, per l'articolo 33 e seguenti (titolo terzo) della legge del giugno 1911, sono soggette a riordinamento, sono soltanto le scuole uniche rurali con le tre classi del corso riunite sotto un solo insegnante e con orario unico. Taluni Consigli provinciali scolastici hanno però interpretato più largamente ed in senso non legale la disposizione dell'articolo 33 della legge, la quale, è applicabile, secondo la disposizione dell'articolo 35, in un triennio; e poichè ci riferiamo al primo anno, soltanto a quelle scuole nelle quali nel 1910-11 il numero degli alunni regolarmente iscritti è stato superiore a settanta. La disposizione dell'articolo 33 doveva necessariamente trovare il suo riscontro in una previsione finanziaria; e questa previsione fu fatta appunto, tenuto conto delle scuole rurali uniche, come il titolo stesso delle disposizioni legislative indica: « *Riordinamento della scuola rurale unica* » e furono allora preventivate 4,800,000 lire, che vengono ripartite nei tre anni: perchè sono circa 16 mila le scuole che, in questo termine, dovranno essere riordinate: una interpretazione estensiva non è adunque attuabile.

Dove si sono fatti riordinamenti contrari alla disposizione della legge, il Ministero non ha potuto approvare i riordinamenti stessi. La cosa è avvenuta per alcune scuole in poche provincie; tanto che, per questo primo anno nel quale l'equivoco poteva avvenire, l'errore poteva compiersi, non abbiamo avuto che un paio di ricorsi. Fra le scuole della provincia di Bergamo nelle quali il riordinamento è stato erroneamente fatto, sono le scuole di Calcinate, che l'interrogante ha indicate nella sua interrogazione, e sono anche le scuole di Calusco d'Adda e di Chiuduno.

Ma per queste non c'è nessun provvedimento da prendere: non si può applicare la disposizione dell'articolo 33, perchè il

riordinamento è stato fatto in dispregio delle disposizioni della legge, con una interpretazione errata della legge stessa; ed i mezzi stanziati in bilancio non sarebbero sufficienti. Si tratterà però nel caso che ella ha indicato, di una spesa transitoria.

In alcune scuole invece del riordinamento sulla base dell'articolo 33 della legge poteva farsi lo sdoppiamento, restando perfettamente nella legalità.

Lo sdoppiamento avrebbe portato almeno 400 lire a carico del comune, mentre il riordinamento sbagliato ne porta soltanto 300, cosicchè anche sotto questo punto di vista non c'è danno per la finanza comunale. Si tratta ad ogni modo, ripeto, di spesa transitoria, perchè col passaggio della scuola all'Amministrazione provinciale, non rimarrà consolidata nel canone che il comune dovrà pagare allo Stato, purchè, si intende, sia stata assunta dopo il 1911; e pertanto il danno pel comune diventa assolutamente trascurabile, o non esiste.

Ad ogni modo le decisioni prese dal Ministero sono state conformi alla legge, in rettifica di errori che qualche Amministrazione comunale, o qualche Consiglio scolastico, aveva compiuto.

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

BENAGLIO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario della pubblica istruzione delle particolareggiate spiegazioni datemi, ma sono dolente di dover dire che non sono affatto soddisfatto della sua risposta, anzi amo ritenere che l'onorevole Vicini non sia stato esattamente informato dei fatti...

VICINI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Ho qui i documenti!

BENAGLIO. ...perchè non posso ammettere che venga a sostenere una teoria, che non solo è contraria a principi di giustizia, ma contraria anche alle norme fondamentali ed elementari delle attribuzioni e delle responsabilità dello Stato.

Ecco in poche parole il fatto. Con circolare dell'8 marzo 1912, circolare a stampa, e vedete che non riguarda soltanto due o tre comuni; ma quasi tutti i comuni della provincia, il provveditore agli studi scriveva che con deliberazione del 6 marzo il Consiglio scolastico aveva deliberato il riordinamento delle scuole ed imponeva ai comuni di darvi esecuzione, con la dichiarazione che la somma doveva essere anticipata dai comuni, salvo il rimborso da parte dello Stato. I comuni risposero segnalando la

inopportunità di fare questo cambiamento, a metà dell'anno scolastico, e il comune di Calcinate scriveva che non era possibile di attuare il riordinamento, perchè una maestra, Maria Piani, aveva dovuto riunire le due classi con orario alternato e che non poteva assumere la prima femminile con altre 55 alunne; che un'altra maestra non aveva la patente per la scuola superiore, che mancavano alunni da iscrivere alla quarta classe.

E il provveditore a queste ragioni rispondeva con la nota 20 marzo: « È inutile avvertire che contro questo provvedimento imposto per legge a quest'Amministrazione comunale non resta che darvi esecuzione senza indugio. Attenderò fino al 25 marzo (eravamo al 20) per conoscere quale dei due ordinamenti proposti siano stati accettati.

« Trascorso inutilmente questo termine sarebbero inevitabili provvedimenti d'ufficio immediati ».

Il Comune tornò ancora a segnalare queste difficoltà ed il provveditore di Bergamo scriveva in data 25 marzo:

« Sono dolente di doverle confermare che nè le leggi, nè le deliberazioni del Consiglio scolastico, consentono di accettare il rinvio proposto dalla Signoria Vostra e che qualora fosse trascorso il 30 corrente senza che la Signoria Vostra mi assicurasse l'esecuzione del nuovo ordinamento dovrei mandare sul posto un funzionario a spese del comune per la esecuzione. La Signoria Vostra comprenderà che, di fronte alla legge, non sono consentiti provvedimenti contrari. « Il provveditore ».

Quindi i comuni hanno dovuto assoggettarsi, in seguito a questi minacciati provvedimenti, a fare il riordinamento, sostenendo spese non indifferenti. Calcinate, per esempio, ha speso 1,500 lire.

VICINI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. No, 1350!

BENAGLIO. Sta bene, ha speso 1350 lire.

Le scuole vennero riordinate e continuarono così sino alla fine di novembre fino a quando, cioè, gli ispettori si sono recati nei vari comuni per partecipare che il Ministero non aveva approvato il riordinamento, che si doveva tornare a rimettere le scuole nello stato primitivo, sopprimendo le quarte classi e che il Governo non avrebbe rimborsato le maggiori spese.

VICINI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. E sta bene!

BENAGLIO. Ora ai reclami dei comuni il Governo risponde che il riordinamento delle scuole è di competenza dei Consigli scolastici, che l'ufficio del Ministero non è che quello di controllo e che non saranno rimborsate le maggiori spese essendo il riordinamento stato fatto non in conformità della legge.

In poche parole il Governo assume la parte di Pilato e dice ai comuni: prendetela con i Consigli scolastici, che hanno sbagliato nell'eseguire la legge.

PRESIDENTE. Onorevole Benaglio, debbo ricordare anche a lei che i cinque minuti regolamentari sono già trascorsi!

BENAGLIO. Consentita, onorevole Presidente, che io dica poche altre parole. Si tratta di una questione di carattere generale.

PRESIDENTE. Ma è il regolamento, che le vieta di eccedere il termine di tempo stabilito!... È quel regolamento, che deve aver valore tanto per l'onorevole Campanozzi, quanto per lei e per tutti gli altri colleghi. Se crede, converta la sua interrogazione in interpellanza.

BENAGLIO. La convertirò. La conclusione è questa che il provveditore, che ha sbagliato nell'eseguire la legge e che ha mandato quelle note, di cui ho dato lettura, è stato promosso al provveditorato di una grande città...

VICINI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Trasferito! Ciò le deve bastare!

BENAGLIO. ...e colui, che ha coadiuvato il provveditore nel dare esecuzione ai provvedimenti, è stato incaricato di reggere un provveditorato, e i poveri comuni sarebbero destinati a sopportare le spese e le beffe.

PRESIDENTE. Onorevole Benaglio, le ripeto che il termine regolamentare è trascorso, e che ella non può continuare a parlare. Ella potrà esporre estesamente le sue argomentazioni in sede di interpellanza.

BENAGLIO. Ho proprio finito, onorevole Presidente! Qui non è questione di competenza. La questione è molto più grave e riguarda la responsabilità del Governo, il quale deve far onore agli impegni, assunti dai propri funzionari. Orbene, poichè si tratta di una questione di carattere generale, dichiaro di convertire la interrogazione in interpellanza, dichiarandomi completamente insoddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato.

PRESIDENTE. Vengono ora le seguenti interrogazioni che si riferiscono al medesimo argomento:

Galli, al ministro dell'istruzione pubblica « per conoscere se e quando intenda procedere alla riforma degli istituti nautici affinché meglio corrispondano alle esigenze dei tempi »;

Di Stefano, ai ministri dell'istruzione pubblica e della marina « per conoscere quando sarà presentato il disegno di legge per la riforma degli istituti nautici ».

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

VICINI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Ho più volte risposto su questo argomento, ma credo proprio che la risposta, che darò ora, sia conclusiva.

DI STEFANO. Speriamo!

VICINI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Parecchi colleghi si sono interessati dell'argomento e, fra questi, recentemente l'onorevole Canepa, che chiese risposta scritta. Per riprendere in esame l'opera, compiuta dalla Commissione Reale, istituita con Regio decreto del 17 maggio 1906 ed in seguito ai nuovi accordi, intervenuti fra il ministro dell'istruzione e quello della marina, si è deliberato di affidare ad una Commissione mista, che è stata scelta d'accordo e con l'incarico di fare le proposte definitive.

La Commissione vedrà, se ed entro quali limiti gli Istituti nautici abbiano a rimanere alla dipendenza del Ministero della istruzione, o passare, per la parte professionale e marinaresca, a quella del Ministero della marina.

Ma questa Commissione dovrà concludere nel più breve termine possibile, perchè questo si desidera tanto dal Ministero dell'istruzione, quanto dal Ministero della marina. Siamo in attesa delle proposte. Su queste proposte i due Ministeri delibereranno, e certamente si verrà prossimamente alla Camera con un disegno di legge inteso a dare attuazione ad un piano generale di riforme che valgano a rafforzare gli istituti nautici, che hanno importanza così grande per l'insegnamento tecnico navale.

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

BERGAMASCO, *sottosegretario di Stato per la marina*. Non ho che da associarmi a quanto ha detto il mio collega per la pubblica istruzione, in quanto che, come egli

ha detto benissimo, i nostri due ministri sono perfettamente d'accordo nella risoluzione di questo importante problema.

PRESIDENTE. L'onorevole Galli non è presente. S'intende che abbia ritirato la sua interrogazione. L'onorevole Di Stefano ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

DI STEFANO. Ringrazio gli onorevoli sottosegretari di Stato per la pubblica istruzione e per la marina delle informazioni datemi.

Veramente speravo che, dopo gli studi della Commissione Reale, non ci fosse bisogno di quest'altra Commissione che deve rivedere quello che la Commissione Reale ha fatto, e che invece, si sarebbe venuti alla Camera a presentare senz'altro un disegno di legge. Tanto più che è urgente la riforma di questi istituti nautici, che non sono nè tecnici, nè nautici, nel modo come sono ordinati attualmente.

Spero che, effettivamente, questa Commissione terminerà al più presto i suoi lavori, e che sarà presentato quanto prima il disegno di legge. Però, poichè l'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione ha annunciato che si andava all'idea di porre questi istituti in parte sotto la tutela del Ministero della pubblica istruzione ed in parte sotto la tutela del Ministero della marina...

VICINI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Non entri in merito: nemmeno io so attualmente quello che si farà.

DI STEFANO. ... mi permetto di dire che questa sarebbe proprio la peggiore delle soluzioni...

VICINI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. Ed allora ella vi si opporrà.

DI STEFANO. ... perchè noi abbiamo visto quale sia stata la condizione degli istituti che erano posti sotto la tutela di due Ministeri: ad esempio del Ministero di agricoltura, industria e commercio e del Ministero della pubblica istruzione.

Pertanto mi auguro che, nel nuovo disegno di legge, si elimini assolutamente questo sistema che ha dato risultati poco utili ed invece si affidino gli istituti nautici al Ministero della marina, che è il solo che possa, efficacemente, provvedere al loro assetto ed al loro sviluppo.

Mi limito, per ora, a queste semplici osservazioni, nella speranza che, al più presto, sia presentato il disegno di legge relativo.

PRESIDENTE. Sono così esaurite le interrogazioni iscritte nell'ordine del giorno di oggi.

Convocazione degli Uffici.

PRESIDENTE. Sabato alle ore 11 sono convocati gli Uffici col seguente ordine del giorno:

Ammissione alla lettura di otto proposte di legge rispettivamente dei deputati Larizza, Battelli, Marazzi, Silj, Muratori e Montù, Mezzanotte, Leone, Pieraccini, e di una mozione del deputato Rampoldi.

Esame delle domande di autorizzazione a procedere in giudizio:

Contro il deputato Alberto Giovanelli per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie ed all'articolo 436 del Codice penale (1322).

Contro il deputato Arrivabene per contravvenzione al regolamento per i veicoli a trazione meccanica senza guida di rotaie (1323).

Esame dei seguenti disegni di legge:

Passaggio al Regio Esercito di talune categorie di militari del Corpo Reale equipaggi in congedo illimitato (1325).

Conversione in legge del Regio decreto 22 agosto 1912, n. 986, che anticipa l'ordine della leva di mare sui nati nel 1892 (1326).

Circoscrizione dei comuni di Diano Marina, Diano Calderina e Diano Castello, in provincia di Porto Maurizio (1331).

Proroga della validità delle disposizioni degli articoli 3 e 5 della legge 30 gennaio 1898, n. 21, portante provvedimenti per il credito fondiario nell'isola di Sardegna (1332).

Esame delle seguenti proposte di legge:

Tombola telegrafica a favore dell'ospedale di Portoferraio, della Pubblica Assistenza e degli Asili notturni di Livorno, del deputato Cassuto (823).

Modificazioni alle disposizioni di legge concernenti gli uscieri di conciliazione, dei deputati Leone e Ciccarone (1271).

Costituzione in comune di Villa Celiera, frazione di Civitella Casanova, del deputato Tinozzi (1310).

Pensioni agli ufficiali del Genio militare provenienti dagli ingegneri, dei deputati Di Saluzzo e Miari (1316).

Autorizzazione al Governo di concedere la piccola naturalità, del deputato Alfredo Baccelli (1320).

Distacco della frazione Terzigno dal comune di Ottaiano e costituzione di essa in comune, del deputato Guarracino (1321).

Svolgimento di una proposta di legge del deputato Eugenio Chiesa per la iscrizione obbligatoria degli operai del marmo alla Cassa nazionale di previdenza.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di una proposta di legge del deputato Eugenio Chiesa per la iscrizione obbligatoria degli operai del marmo alla Cassa nazionale di previdenza.

Se ne dia lettura.

DI ROVASENDA, segretario, legge: (*Vedi tornata del 13 febbraio 1913*).

PRESIDENTE. L'onorevole Eugenio Chiesa ha facoltà di svolgerla.

CHIESA EUGENIO. Il Parlamento consentì nel 1911 a Carrara una tassa sui marmi che ne va ristorando la finanza, che permetterà di costruirvi il primo porto municipale, che ha fronteggiato la iscrizione dei suoi operai alla Cassa nazionale di previdenza — e che per contro in nulla ha danneggiato il crescente sviluppo della sua industria e del suo commercio.

Quella misura legislativa ha bisogno di essere perfezionata allo scopo di permettere che il saggio delle pensioni operaie sia colà quanto più possibile aumentato e concordemente, municipio, industriali e lavoratori, convennero in tale aumento, quale è precisamente nella proposta di legge presentata.

Ma il fortunato, mercè vostra, provvedimento legislativo ha suscitato fra gli operai dei comuni limitrofi alla montagna preziosa di Carrara, che uguali pericoli e fatiche affrontano nel cavare marmi dalle altre montagne, l'onesto desiderio dell'estensione della legge a garanzia di una pensione per gli anni della loro cadente vecchiezza.

Insieme coi colleghi Artom, Montauti e Pellerano che hanno l'onore di rappresentare con me quelle regioni in Parlamento, abbiamo perciò concretato in questa proposta di legge l'obbligo della iscrizione alla Cassa nazionale di previdenza e del contributo per parte degli industriali, col tramite dei municipi e mediante l'estensione della tassa sui marmi, per tutti gli altri operai del marmo, oltre quelli di Carrara.

E poichè per Massa sussistevano, ed anche per Seravezza, le stesse ragioni originali che già v'erano per Carrara, della proprietà collettiva degli agri marmiferi e della

permanenza, ancora oggi che parliamo, di un pedaggio sui marmi, integrante l'esistenza di quei bilanci municipali, così nessuna migliore occasione per sistemare definitivamente la tassa temporanea ivi vigente.

Qualchemaggior desiderio, qualche discordanza di metodo, qualche difficoltà di attuazione non mancano di fronte alla proposta che affacciamo; ma siamo certi che l'esame accorto e sereno, quale chiediamo al Governo ed alla Camera varrà certo a migliorare ed a perfezionare le disposizioni che presentiamo, animati dal vivo desiderio di giovare largamente ad una massa di 20,000 operai e di non recare soverchio peso al progresso della industria.

Se si riflette che al Comitato permanente del lavoro si sono recentissimamente discusse la formula e le modalità per istituire una cassa pensione per i minatori, alla quale contribuirà lo Stato, l'industriale e l'operaio, è facile vedere l'analogia nel provvedimento legislativo richiesto.

Vi sono almeno trenta fra leggi e regolamenti che hanno sistemato la pensione per determinate categorie di lavoratori. Nella difficoltà per l'erario dello Stato di provvedere, come sarebbe l'ideale, alle pensioni per tutti i lavoratori d'Italia, s'intendono queste misure speciali che pensano a gruppi di operai, per quelli specialmente dove maggiore è l'ansia del vivere e dell'operare.

Sia la provvidenza che noi raccomandiamo al voto della Camera suscitatrice di nuove iniziative e di nuove volontà, nel campo fecondo della previdenza. (*Approvazioni*).

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

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* La proposta di legge presentata dagli onorevoli Eugenio Chiesa, Montauti ed altri merita certamente di essere attentamente esaminata dalla Camera, e per questo io non mi oppongo che sia presa in considerazione. Però lo stesso onorevole Chiesa ha osservato che questa proposta di legge dà luogo a una quantità di questioni e di difficoltà che dovrebbero essere attentamente studiate.

Fra le altre ricordo che il comune di Pietrasanta inviò ultimamente una rappresentanza ufficiale al Governo per far noto come esso non sia che un piccolo produttore di marmi, mentre ha una grande quantità di operai che li lavorano. In conseguenza, la tassa sulla produzione dei marmi

non metterebbe il comune di Pietrasanta in condizioni di poter far fronte alle pensioni operaie, perchè gli operai che fanno le ulteriori lavorazioni dei marmi sono molto più numerosi di quelli che procedono alla escavazione dei marmi. E altre difficoltà sono state sollevate dalla provincia di Lucca, che ha chiesto formalmente, anche con un suo ordine del giorno votato dal Consiglio provinciale, che di questa tassa si dia una parte alla provincia per rivalerla delle spese di manutenzione delle strade provinciali consumate in modo intenso per i trasporti dei marmi.

Credo che, se si fosse limitato a dare la pensione agli operai cavatori, che sono quelli che realmente corrono maggiori pericoli degli altri, queste difficoltà non vi sarebbero state; ma Carrara ha dato la pensione non solo a quelli che cavano i marmi e che corrono rischi speciali, ma a tutti quelli che lavorano i marmi.

Ora, gli altri operai dicono: ma perchè chi lavora i marmi deve avere la pensione, e chi lavora, per esempio, il ferro non la deve avere?

E qui un'altra serie di difficoltà, di lotte tra classi e classi operaie. Tutto questo prova che il problema è complesso e complicato, e prova che a ragione ha detto l'onorevole Chiesa, che la proposta di legge dovrà essere studiata a fondo dalla Commissione che nomineranno gli Uffici.

Con questi intendimenti, che sono comuni tanto all'onorevole proponente quanto a me, accetto che questa proposta di legge sia presa in considerazione.

PRESIDENTE. Come la Camera ha udito, il Governo, fatte le opportune riserve, non si oppone che sia presa in considerazione questa proposta di legge.

Pongo a partito se debba prendersi in considerazione.

(È presa in considerazione).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

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.

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 Di Palma.

DI PALMA. Onorevoli colleghi, la seduta di ieri si chiuse con le lamentele portuali del collega Pala, il quale portò qui l'eco delle lagnanze della sua Maddalena. (*Si ride*).

Nessuna meraviglia quindi se dopo la Maddalena, oggi arrivi la volta di Taranto: come nelle sedute precedenti sono arrivate le lamentele dei porti di Genova, di Savona e di Messina, come oggi arriverà l'eco di quelle di Livorno, e come più tardi giungerà l'eco delle lagnanze di tanti altri porti d'Italia.

La ragione vera è che le lamentele portuali sono lunghe, come lunghe sono le coste d'Italia, e quindi spesse volte ci sentiamo affratellati e stretti da questo male comune dell'insufficienza dei nostri porti, insufficienza alla quale siamo condannati, confessiamolo sinceramente, dalla nostra politica portuaria, che non è certamente delle più felici.

In ogni modo vi sono tante questioni di importanza particolare - data la determinata località, cui si riferiscono - le quali, pur essendo speciali, contribuiscono a prospettare nella sua vera luce quella che invece è una questione di interesse generale.

Ed io crederei di mancare al mio dovere se non richiamassi ancora una volta l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra una vivissima causa di continuato malcontento, che da alcuni anni si agita in Taranto, specie nella classe commerciale, e che oggi minaccia di diventare più acuta.

Non mi propongo, onorevole ministro, di fare oggi delle recriminazioni di sorta sull'origine del porto mercantile di Taranto, recriminazioni che potrebbero, come ho accennato, essere fatte da molti colleghi, i quali hanno la fortuna o la sventura, a seconda dei casi, di rappresentare collegi dotati di porti mercantili o militari.

In ogni modo, pur non volendo risalire alle origini, vi avrò detto tutto dicendovi che per il porto mercantile di Taranto fu scelta la località meno adatta; che il relativo progetto non risponde nemmeno alle più modeste esigenze del commercio presente mentre si sarebbe dovuto considerare lo sviluppo commerciale ed industriale della città, la quale, in meno di un trentennio, ha visto triplicare la sua popolazione, in-

tensificare i suoi commerci, sviluppare ogni ramo delle sue attività.

Ad ogni modo, a me preme richiamare l'attenzione sopra alcuni dati di fatto e di tempo.

Mi duole non vedere qui il collega onorevole Pala, il quale ieri sera, quasi come per richiamare l'attenzione sopra alcune trascuranze da lui ritenute scandalose, si lagnava che (non ricordo per quale legge di lavori votata nel 1897) fossero passati tanti anni senza che a quei lavori si fosse messo mano, oppure si fosse data esecuzione completa.

Ma che cosa dirà la Camera, che cosa dirà lo stesso ministro dei lavori pubblici, quando io ricorderò che i lavori per il porto di Taranto furono votati con la legge del 14 luglio 1889; che i lavori, autorizzati con legge del 1889, furono dopo lunghi stenti, appaltati solo nel 1898, cioè otto anni dopo, e che, appaltati nel 1898, dovevano essere completati per il 1902?

Ebbene, o signori, diciamo la verità, con parole crude e sincere: quale è lo stato di fatto nel quale oggi si trova il porto mercantile di Taranto?

O meglio: in quali condizioni si trova oggi Taranto, dopo ventiquattro anni dalla legge e dopo quindici anni da quando i lavori furono appaltati?

Taranto è ancora senza porto mercantile!

Non crediate, onorevole relatore, che questa sia una esagerazione. Ed infatti, non significa certo aver dato a una città il porto mercantile, quando tutto si riduce ad aver costruito una sola diga, la così detta diga di ponente, la quale, a sua volta, non risponde nemmeno allo scopo di assicurare la tranquillità allo specchio d'acqua portuale; quando nelle acque del porto, meno quelli di limitatissima pescagione, non possono entrare piroscafi, nemmeno se di medio tonnello, per assoluta insufficienza dei fondali; e quando i modesti piroscafi che possono entrarvi non tutti possono attraccare per la miserevole insufficienza delle banchine, il cui sviluppo non tocca neppure i 170 metri!

Una diga non ha mai fatto porto, quando mancano fondali, banchine, tettoie e arredi.

Nè si creda che l'importanza del porto mercantile di Taranto sia così limitata, come si vorrebbe far credere, perchè dietro Taranto vi è un *hinterland* non inferiore ai 6000 chilometri quadrati; e questo *hinterland*,

oggi importante per sè stesso, si renderà ancora più importante quando Taranto sarà dotata di quelle reti sussidiarie ferroviarie o tramviarie, le quali contribuiranno ad aumentare il traffico; fra queste, per esempio, vi è la linea Taranto-Martina, la quale aspetta da molto tempo di vedere, non dico l'inizio, ma l'alba del suo inizio.

Quando avremo dotato Taranto di queste linee ferroviarie sussidiarie, le quali la metteranno in più rapida e più economica comunicazione con altri centri di consumo e di produzione, il traffico mercantile del nostro porto aumenterà notevolmente.

Ad ogni modo, anche senza queste vie di corredo, Taranto ha già importanza, specie per l'importazione dei cereali e del carbone: quest'ultimo importato su vasta scala dalla Regia marina e dalle Ferrovie dello Stato.

Assai spesso si dimentica da coloro che dovrebbero meglio curare gli interessi marittimi mercantili, che Taranto è una delle prime città marittime d'Italia per la sua importanza militare: tal cosa avrebbe dovuto suggerire un ben diverso trattamento.

A nulla sono valse, onorevole ministro, le continue sollecitazioni che al vostro Ministero, in momenti differenti, sono venute, non dico dal deputato, perchè l'influenza del deputato è molto limitata, specie se il deputato è quello che ha l'onore di parlarvi, ma dal Ministero della marina, il quale, al pari della classe commerciale di Taranto, ha molto interesse a vedere al più presto sistemato e ultimato il porto mercantile.

Perchè è ovvio che, se il porto militare ha la sua importanza, ha pure notevole importanza, anche agli stessi fini della difesa nazionale, il porto mercantile il quale offre, specie per i servizi logistici, per i rifornimenti di ogni genere, uno specchio d'acqua tranquillo del quale disporre utilmente, in ogni occasione, in tempo di pace e in tempo di guerra.

Mi duole di non veder al banco del Governo l'onorevole ministro della marina, il quale, nello scorso gennaio, durante la sua breve dimora a Taranto, ha visitato, in mia compagnia, quel porto mercantile. Vorrei potervi dire, onorevole ministro dei lavori pubblici, l'impressione incresevole che egli ne ha riportato: voi potrete interrogare il vostro collega e da lui sentire quale sia stata quell'impressione, per effetto della quale promise cortesemente d'interessarsi presso di voi, per la sollecita risoluzione di un così grave problema.

Il porto mercantile di Taranto è aperto verso scirocco; e, poichè la diga costruita non basta ad assicurare la tranquillità del porto, fu decisa fin dal 1903 la costruzione di un secondo molo, detto più propriamente molo di levante. Lunghi anni passarono prima di giungere all'approvazione del progetto e all'appalto dei lavori. E qui mi piace ricordare per doverosa lealtà e giustizia, che si deve precisamente al presente ministro dei lavori pubblici ed agli egregi funzionari, oggi preposti all'ufficio competente, se finalmente, dopo otto anni dacchè erano stati decisi, nel 1911 i lavori furono appaltati!

Ricorderete, onorevoli colleghi, che lo scorso anno, avendo io richiamata, in quest'aula, l'attenzione del ministro della marina sulla necessità di dotar Taranto di un secondo canale navigabile, il ministro della marina nominò una Commissione speciale la quale, con alacrità e competenza, si occupa dello studio del secondo canale navigabile, di comunicazione fra Mar Grande e Mar Piccolo.

Molto opportunamente il ministro della marina e quello dei lavori pubblici, procedendo d'accordo, in attesa delle deliberazioni che a proposito del secondo canale avrebbe prese la Commissione, disposero di sospendere momentaneamente la costruzione del secondo molo di levante, appena appena iniziato.

Ma, due mesi dopo, la stessa Commissione informò il ministro della marina, e questi, a sua volta, ne informò il ministro dei lavori pubblici, che, studiata la questione di massima, i lavori del molo di levante potevano essere ripresi, perchè detto molo non avrebbe potuto in nessun modo pregiudicare quella qualsiasi soluzione che sarebbe stata scelta per la costruzione del secondo molo navigabile. Allora, fin dal giugno del 1912, il Ministero dei lavori pubblici, a sua volta, dispose di riprendere i lavori.

Orbene, lo credereste, onorevole Sacchi? Sono passati otto mesi ed i lavori ancora non sono stati ripresi.

Non entro menomamente nel merito delle eventuali circostanze per le quali i lavori non sono stati fin'oggi ripresi, specie se quelle circostanze sono d'indole amministrativa.

Ma non vi sembra, onorevole ministro, che, qualunque possano essere quelle circostanze, io, nella mia qualità di deputato di Taranto e a nome degli interessi com-

mercantili della mia città, abbia bene il diritto di dolermi e di meravigliarmi di un simile ritardo?

Invoco, quindi, da voi e dagli egregi uomini che sono a capo dell'ufficio competente, che al più presto sia ordinata la ripresa dei lavori del molo orientale, senza del quale non sarà possibile nè assicurare la tranquillità allo specchio d'acqua del porto mercantile, nè difendere la testata del molo occidentale già costruito, battuto dai venti sciroccali.

Desidero, perciò, una vostra dichiarazione che, tranquillizzando me, tranquillizzi anche gl'interessi commerciali di Taranto, offesi e manomessi dall'incuria che imperversa sulle sorti sventurate di quel porto mercantile.

Ma non meno grave, anzi più grave della questione del molo di levante, è la questione dei fondali.

I fondali del porto di Taranto sono addirittura insufficienti.

Solo nella parte centrale vi sono profondità di poco superiori ai metri 6, ma sopra una superficie di soli metri 280 per metri 100; gli altri fondali sono tutti inferiori ai 6 metri e vanno fino a metri 1.50.

Ora è precisamente in questa breve conca d'acqua che si limita e s'intensifica il lavoro del porto mercantile e, quando due piccoli bastimenti, con pescaggio inferiore ai sei metri, si trovano in quella zona, allora tutto il resto della vita mercantile del porto è completamente inutilizzata e paralizzata.

Da parecchi anni avrebbe dovuto procedersi all'espropriazione di una notevole zona di mare che, dall'attuale diga di ponente va fino al così detto ponte di Porta Napoli e che appartiene alla Congrega di carità di Taranto; ritengo che debba esserci qualche difficoltà che impedisca di procedere all'espropriazione; ma credo che, dinanzi ad un grande interesse di utilità pubblica, quale è quello della vita e del funzionamento di un porto, bisognerebbe usare metodi energici e risolutivi.

E nel frattempo, fino a quando non si arriva all'espropriazione di detta zona, perchè non si procede all'escavazione delle tre zone antistanti, denominate, nel piano, con le lettere A, B e C?

All'escavazione di queste tre zone avrebbe dovuto da molti anni provvedersi coi fondi stanziati nella parte ordinaria del bilancio per l'escavazione dei porti del Regno. Lo credereste? Nulla ancora è stato fatto,

ed a quest'opera di atonia ha largamente contribuito il Genio civile di Lecce, il quale, dai suoi preventivi di escavazione pel 1913 ha creduto di escludere Taranto con lo specioso pretesto che quel porto è in via di sistemazione! Ma, onorevole ministro, il porto di Taranto sarà sempre in via di sistemazione, fino a quando non si procederà all'esecuzione di tutti i lavori occorrenti per sistemarlo, ed il principale di questi lavori, non è precisamente quello di dare alle acque del porto i fondali necessari per farvi ormeggiare i piroscafi? A che valgono il molo costruito e quello a costruirsi, se i piroscafi, anche di modesto tonnello, sono spesso costretti ad ancorare in rada, perchè bastano talvolta uno o due piroscafi ad assorbire l'ancoraggio della piccola zona centrale del porto, che ha fondali di poco superiori ai sei metri?

È evidente che il pretesto del Genio civile, sia dal punto di vista dei fatti, sia dal punto di vista tecnico, è insostenibile. E poichè ho accennato al Genio civile di Lecce, a capo del quale ci sono persone egregie e capaci, mi permetto di pregare l'onorevole ministro che non farebbe male a raccomandare a quell'ufficio un po' più di solerzia e di benevolenza per Taranto! Invece, noi ci troviamo spesso a lottare contro resistenze passive le quali portano a gravi perdite di tempo, anche quando, come pel porto, si tratti di gravi questioni che riguardano i maggiori interessi di Taranto! Il Genio civile di Lecce, forse, non vuole ancora convincersi che il più grande centro della provincia di Terra d'Otranto ed uno dei maggiori centri delle provincie meridionali, specie per la sua eccezionale importanza militare, è precisamente Taranto; bisognerebbe perciò rivolgere a quel porto ed a quella città un po' più di energia, di buon volere, di solerzia e forse anche di simpatia.

Chiudo la parentesi del Genio civile, raccomandandovi caldamente che, con la maggiore urgenza, siano ordinati i lavori di escavazione del porto mercantile di Taranto, lavori che non debbono limitarsi alla rimozione del materiale mobile, ma anche della parte rocciosa, indispensabile per poter raggiungere almeno una media di otto metri di fondali.

Nel porto di Taranto non è possibile fare agevolmente operazioni di imbarco e di sbarco, perchè, lo credereste? le banchine disponibili, hanno uno sviluppo di soli circa 170 metri, e quando a quella mi-

era banchina è attraccato uno di quei piccoli bastimenti ai quali ho accennato, capirete che non è possibile fare alcun'altra operazione. Vi ho detto che a Taranto c'è un largo movimento d'importazione di grani e di carboni, specie per la marina militare; accade che, non potendo disporre di banchina di attracco, si è costretti a subire ingenti spese di stallia e di scaricamento. A questo proposito sarei molto grato all'onorevole ministro se volesse prendere speciale menzione anche di questa sensibile deficienza, e disporre che sia esteso il banchimento lungo le restanti sponde del porto, nonché lungo il costruendo molo di levante. Solo così sarà possibile dare un po' più di vita a quel porto, il quale ora è assolutamente in uno stato di deplorabile insufficienza!

L'arredamento del porto non esiste nemmeno allo stato di accenno. Fin dal maggio 1908, nella prefettura di Lecce, si riunì la Commissione per decidere sulla scelta della località dove costruire le tettoie metalliche.

Cinque anni sono passati, e forse il progetto non è ancora pronto.

Ho fatto al riguardo vive insistenze, anche recentissime, a voi ed agli uffici competenti: mi avete promesso una sollecita soluzione anche di questa pratica: desidero che voi me ne diate oggi cortese conferma.

Vi è ben nota anche, onorevole ministro, un'altra richiesta, di carattere urgentissimo, per la quale più volte vi ho interessato: la costruzione cioè del secondo binario di allacciamento del porto con la stazione ferroviaria.

Anche questa costruzione, che era stata decisa in massima fin dallo scorso anno, fu sospesa in attesa delle decisioni tecniche relative al progetto del secondo canale navigabile. Ma ancora non si vede il principio di questo secondo binario, la cui pratica è stata riesumata di recente; la spesa è minima, forse non raggiunge le trentamila lire, e poichè l'assenza di questo secondo binario condanna il commercio d'importazione tarantino, non solo a gravi perdite di tempo, ma anche a spese ingenti di prolungate stallie, di trasbordo e di trasporto, spesa non inferiore alle tre lire per tonnellata; se si fa dunque un calcolo anche approssimativo, si vedrà che la spesa per la costruzione del secondo binario viene ad essere di poco superiore al danno che un paio di piroscafi possono subire in una sola visita nel porto di Taranto!

Mi si potrebbe qui ricordare che abbiamo già un binario di allacciamento, e domandarmi: perchè non ce ne serviamo?

La risposta è semplice e nel contempo ineccezionevole. Il commercio tarantino non può profittarne, perchè quel binario è quasi sempre monopolizzato dalle Ferrovie dello Stato, che lo tiene costantemente ingombro di carri ferroviari per lo scarico del carbone.

A nulla sono valse le preghiere, le insistenze, le minacce del commercio tarantino per una più equa ripartizione dell'uso di quel binario. Tante e tante volte sono andato ad umiliarmi presso gli uffici ferroviari competenti, per permettere, almeno caso per caso, l'uso del binario e della banchina ai commercianti di Taranto importatori di cereali e di carbone. Ebbene, mai fu possibile ottenere da quegli egregi signori una risposta affermativa o conciliante.

Or bene, poichè è preferibile parlare con franchezza e definire le cose col loro vero nome, dirò che le Ferrovie, così comportandosi, non usano di un loro diritto, ma commettono un vero e proprio arbitrio, perchè il binario di allacciamento è stato costruito con denari dell'Amministrazione dei lavori pubblici e non dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato.

Il binario, quindi, appartiene al commercio tarantino e non alle Ferrovie, le quali si limitarono ad anticipare la spesa occorrente, spesa che poi fu regolarmente rimborsata dall'Amministrazione dei lavori pubblici.

Ed allora, come si spiega quest'arbitrio il quale offende il buon diritto, e danneggia enormemente i legittimi interessi del commercio tarantino?

Vogliate quindi, onorevole ministro, ricordare all'Amministrazione delle ferrovie che il binario di allacciamento e le banchine del porto di Taranto, costruite con fondi della vostra Amministrazione, non appartengono alle Ferrovie dello Stato, ma al commercio tarantino: escludere quest'ultimo dal legittimo uso dell'uno e delle altre, significa commettere un odioso atto autoritario.

Nel contempo, vogliate anche, onorevole ministro, sollecitare la costruzione del secondo binario di allacciamento; in tal modo si verranno ad eliminare tutti gli inconvenienti, e tanto il commercio tarantino quanto le ferrovie potranno servirsene, col beneficio di tutti.

Onorevole ministro, non voglio maggiormente insistere su questa importantissima questione del porto mercantile di Taranto, interessante non solo per il commercio, ma anche nei fini della difesa nazionale.

Più che servirmi di un diritto, ho voluto compiere un dovere, portandovi qui l'eco del malcontento della classe commerciale tarantina, stanca di maggiormente attendere.

Non ho il rimorso di non aver fatto, in questi quattro anni della legislatura, tutto quello che era in me per indurre il Ministero dei lavori pubblici a fare eseguire quelle opere fissate per legge ed invano reclamate.

Anzi, ho nel mio attivo il ricordo che i due soli provvedimenti che abbiamo potuto ottenere in questa legislatura, sono dovuti uno al vostro predecessore onorevole Bertolini, cioè la costruzione del primo binario d'allacciamento, e l'altro a voi, onorevole ministro, cioè l'appalto della costruzione del secondo molo. Ma del primo non possiamo servirci, ed il secondo non è ancora costruito.

In quest'opera di pressione e d'insistenza, sono stato assistito dal voto e dall'appoggio degli enti locali, dai maggiorenti del commercio tarantino, i quali ora sono solidali con me nell'invocare che sia dato a Taranto quello a cui per virtù di legge ha diritto.

Nelle acque del porto di Taranto, se non galleggiano piroscafi, galleggiano in compenso tonnellate di carte che la burocrazia e gli uffici tecnici hanno preferito regalarci al posto dei fondali, delle banchine e dei binari.

La sola risposta oggi possibile dal banco del Governo, è, quindi, quella preannunziante l'azione.

Ho sempre apprezzato la vostra lealtà di uomo e di ministro; ed è precisamente alla vostra lealtà che io faccio appello, fiducioso che, dopo tanti anni, per opera vostra, potremo vedere l'inizio della sistemazione definitiva del nostro porto.

Onorevole ministro Sacchi, fate che la città marittima mercantile di Taranto possa ricordare il vostro nome, con quella stessa gratitudine con cui la città marittima militare ricorda i nomi di Mirabello, di Bettolo e di Leonardi-Cattolica. Non aggiungo altro. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rava.

RAVA. Mi ero proposto di intrattenere l'onorevole ministro dei lavori pubblici su alcuni servizi fondamentali del suo bilancio, tutti relativi, dirò così, alla formazione, alla redenzione ed alla difesa del territorio, per renderlo sano e suscettivo di utile coltivazione.

Ma la Giunta del bilancio è così gravata di lavoro, che non lascia nell'Aula i suoi componenti; e già mi chiama e non mi consente un lungo discorso in quest'ora. Mi sarà grato quindi (poichè debbo intervenire tra poco alla riunione) di non tediarvi oggi i colleghi, e dovrò essere brevissimo richiamando l'attenzione del ministro e dell'onorevole relatore su tre punti e brevemente. Cominciamo dall'alto.

Altra volta ebbi occasione di parlare alla Camera sulle questioni che si riferiscono, per tutto l'Appennino italiano, al grave danno delle frane.

Oggi insisto ancora perchè desidero che il ministro si renda conto di questo problema: sono talvolta chilometri quadrati di territorio che si muovono e calano continuamente verso il letto dei fiumi; e rendono impossibile non solo l'agricoltura, ma sino la sicurezza dei coltivatori, perchè le case si muovono e si spostano e crollano con gravissimo danno dei miseri abitanti. Questo capita nell'Abruzzo, nell'Emilia, nel Bolognese, in Liguria.

Ed è stato illustrato bene, il doloroso fenomeno, da studi promossi dalla Reale Società geografica italiana, e raccolti in due importanti volumi pieni di utili ammonimenti.

Una speciale Commissione tecnica già pensa ai ripari coi lavori montani; e utili applicazioni si fanno da pratici agricoltori come il Serraranetti di Bologna per difese minori.

Ora io so che l'onorevole ministro, in questo come negli altri servizi, è animato dalle migliori intenzioni, ma io osservo con rammarico un fatto che qualche volta sarà sfuggito alla sua attenzione. Quando avvengono grossi disastri si provvede con leggi speciali e stanziamenti nuovi di spesa: per i danni piccoli che indicano questo continuo movimento tellurico dell'Appennino, invece vi sono degli stanziamenti normali.

Ma questi normali stanziamenti, quando sono invocati come sussidio a bisogni dalle provincie e dai comuni colpiti provocano questa risposta: i fondi sono esauriti. Per contro, se si leggono attentamente certe

note di variazione spesso presentate alla Camera per modificare gli stanziamenti di bilancio, questo si osserva, che cioè quasi di regola si levano gli stanziamenti dal fondo delle frane per portarli ad altri servizi, come se fossero eccedenti o superflui. Su questo richiamo la sua attenzione, onorevole ministro.

Ella sa che qui si tratta di consolidare il territorio e i campi faticosamente resi fruttiferi, di difendere le strade, che costarono tanti sacrifici a provincie e a comuni, e quindi ai contribuenti, e anche di salvare le case.

Vegga adunque di far procedere questo servizio almeno nella modesta misura che il Parlamento, d'accordo col ministro, intende di volere quando vota il preventivo: d'impedire cioè che in sede di variazione di bilancio si tolgano i fondi del preventivo, eviti così il dolore di dovere rispondere, per le provincie e i comuni che chiedono un soccorso o un contributo, che mancano i fondi! Non facciamo lo storno di così necessarie dotazioni.

Io so che si cavano i fondi specialmente dalle opere da farsi direttamente dallo Stato. Ma, onorevole ministro, sarà prudente che questo fondo, che pare eccessivo, delle opere che deve fare lo Stato (sarà eccessivo per modo di dire!) passi al fondo dei sussidi per le frane alle provincie e ai comuni, che sono rovinati da tanto flagello e sentono lamenti dolorosi.

E per restare nel tema, passo alle opere di sistemazione di montagna. Il ministro dei lavori pubblici e quello dell'agricoltura si sono fatti benemeriti negli ultimi tempi, per questa utile novità introdotta nelle nostre leggi.

Gli accordi, spesso così difficili nelle pubbliche amministrazioni per provvedere insieme a qualche servizio (e specie a questo grave e importante dell'economia montana) sono una novità dell'amministrazione italiana.

Si cominciò col bacino del Sele, singolare appunto per danni, di frane e disboscamenti. È nota l'ottima esperienza fatta pel Sele: si vide che il Genio civile era capace anche di provvedere a tale opera molto utile e molto importante, lavorando d'accordo con gli ispettori forestali.

Si pose mano ai lavori con i fondi che alla legge speciale forniva, ed i risultati furono ottimi. E si riuscì a far agire presto e bene due Dicasteri, con azione com-

binata e volenterosa. L'economia agraria se ne giovò, e sperò molto beneficio.

Dopo il ministro di agricoltura, per certi luoghi franosi dell'Appennino provvide a rinsaldamenti e piantamenti, io lo feci nell'Appennino bolognese; e dopo alcuni anni, malgrado la esiguità degli stanziamenti scritti in bilancio, si può da tutti vedere l'ottimo risultato prodotto. E si videro, e si vedono oggi là dove erano roccie nude e terreni franosi, dei giovani e verdi boschi, di abete e faggio, e piantonai, e pascoli anche che promettono molta sicurezza avvenire. E non solo ciò, ma ai comuni depauperati che possedevano quelle sterili inutili zone di terreno, i piantamenti fatti promettono una bella ricchezza, così che tra 20 o 30 anni potranno far fronte al pagamento dei debiti fatti per provvedere alle loro strade. È ricchezza che si crea, miseria che si allontana, lavoro che si alimenta.

Ora si è fatta una legge (l'esperienza del passato spinse gli animi nostri) si è fatta una legge, buona, quella dei bacini montani; ma la legge non ha ancora vera applicazione. Perché, o che sieno gli stanziamenti insufficienti, o che le domande sieno state superiori a quelle che si prevedevano, o che vi sia una certa resistenza o incertezza nel cominciare le opere, malgrado la buona volontà della speciale Commissione tecnica, fatto sta che gli stanziamenti dati dalla legge del 1911 non sono stati impiegati! Tutto è rimasto nei residui!

L'onorevole Sacchi ha visto bene il problema; forse lo ha visto specialmente in uno dei suoi lati fondamentali: la necessità di avere più fondi disponibili per cominciare le opere in più parti d'Italia, e non cominciare le opere solo nelle parti d'Italia che furono più sollecite a preparare progetti e ad invocare sussidi.

Di questo lo lodo, e ricordo che egli ha ora presentato un disegno di legge, per il quale in fondo, lo stanziamento annuo « come spesa » diventa lo stanziamento annuo « come annualità » per pagare debiti che si potranno in avvenire fare per provvedere a questo importante servizio.

Lo Stato contribuisce poco ogni anno, ma la cifra servirà come annualità da cedere a istituti di credito che anticipano i fondi per i lavori.

Si tratta di fare un'opera che consolida parte di territorio nazionale, migliora le condizioni dell'agricoltura, offre nuove terre al lavoro; e lavoro utile e fecondo come

quello dei campi che non sono avari a chi li ama e li coltiva.

Io spero, anzi sono certo, che la Camera approverà questo disegno di legge. Ma se ciò non accadesse subito, io voglio pregare l'onorevole ministro di rendersi conto intanto delle domande insistenti che vengono da quei luoghi desolati per effetto di questa condizione naturale di cose. (*Interruzione del deputato Cottafavi*).

Poveri comuni, dice bene il collega Cottafavi, incapaci a provvedere ai bisogni dell'agricoltura, perchè non è nemmeno sicuro il suolo, incapaci a provvedere al consolidamento perchè il bilancio non dà i fondi che pure sono iscritti! E con le strade rovinare dalle frane!

Quindi io prego l'onorevole ministro, appena avrà questa legge, di provvedere; e, se non ha la legge per qualsiasi difficoltà che possa frapporsi, di provvedere con la vecchia, o con altri fondi. Se no, finiremo, per desiderio del meglio, a non impiegare i fondi che sono disponibili da tre o quattro anni.

Io spero che questo farà l'onorevole ministro, perchè so che egli intende questi bisogni e ama di fare. ▼

Questa è appunto la ragione perchè io desideravo di intrattenerlo su tutti i problemi del suo bilancio connessi al territorio e sui mezzi che portano l'azione loro alla difesa del suolo e ne fanno buon substrato dell'azione successiva che dovrà poi svolgere l'onorevole ministro di agricoltura. « Acquistar terreni atti a far grano e a dare grascie », dicevano i veggii acuti agricoltori toscani.

Prima dare la terra, poi ordinare il lavoro sulla terra e poi dare anche il credito a mite ragione.

Ecco il ciclo!

Così vengo alle bonifiche. Ieri l'altro, occupato al solito alla Giunta del bilancio, non ho avuto il piacere di sentire il discorso del mio amico Romanin-Jacur, che è tanto benemerito di questo problema italiano delle bonifiche, e che fu il relatore della prima legge sulle bonifiche.

Fu quello il primo e ardito esempio di legislazione in questa materia; presentato fin dal 1878 dall'onorevole Baccarini, e poi nel 1882. Ebbe allora l'onorevole Romanin-Jacur come relatore dotto e zelante.

Mi dolgo, dicevo, di non aver sentito il suo discorso, ma cercherò di non ripetere cose che egli così competente può aver pro-

ferito. Varie volte abbiamo lavorato insieme in tale campo.

La mia preghiera è semplice. Io ho seguito l'opera dell'onorevole ministro ed ho visto come egli abbia saggiamente pensato ai mezzi, cercando, quando non aveva milioni a sua disposizione, di trovarli con questa soluzione: L'annualità in luogo della spesa per i lavori. Ciò succede in vari rami; e il nostro bilancio acquista molta maggiore efficienza rispetto ai lavori perchè autorizza operazione di credito, di cui paga l'ammortizzo in lunghi anni. Potremmo discutere del sistema, ma non ora. Si fa così.

Insomma, noi abbiamo cominciato una politica finanziaria diversa, in ordine a questi servizi, sostituendo alle spese dirette le annualità, nel bilancio, eccitando le energie locali, e serbandone una parte dei fondi per quelle private là dove le energie locali sono più lente a svolgersi o hanno difficoltà maggiori, anche perchè non hanno i consorzi che esistono in Lombardia e nell'Emilia; e non possono far debiti da pagare con annualità.

Quindi approvo che vi siano due soluzioni diverse per questi problemi. Lo stanziamento della spesa, e la rata. Ma vorrei pregare l'onorevole ministro di sollecitare la riforma della legge delle bonifiche che egli ha promesso e che il relatore del bilancio ha accennato nella sua buona relazione: relazione la quale quest'anno ha il pregio di spiegare i fatti economici e lo svolgimento dei lavori, con dovizia di ragioni, così che ci dà minor quantità di cifre e di mutazioni di cifre e più racconto delle cose accadute, e quindi si rende più utile ai lettori di questi documenti parlamentari, che non sono addentro a tutte le nostre quotidiane e rapide variazioni di spese.

Vorrei pregare, dicevo, l'onorevole ministro di sollecitare i lavori della speciale Commissione da lui nominata. Ora, per giunta, siamo già a questo punto, che, se qualcuno domanda che studi fa la Commissione o la Sottocommissione per la riforma delle opere di bonifica, si sente rispondere che c'è il segreto d'ufficio, e non si può dire quello che fa e quali siano le sue proposte concrete.

E questo è giusto. Anzi io lodo, e sono favorevole al proposito delle Commissioni, le quali, finchè attendono al loro lavoro, non vogliono dare in anticipo le conclusioni. Ma poi, leggendo qualche rivista speciale, o quella dei rimboschimenti, ad esempio,

e dei bacini montani, o qualche altra, che trattano di questi argomenti, ecco che si trovano tutti quanti gli studi e i lavori e i progetti! Mi pare che sia tempo di venire a utili conclusioni. Ma non so veramente se ci sia molto da riformare nella legge vigente delle bonifiche. Quando fu abbandonato il vecchio criterio del Baccarini che dava molto all'azione dello Stato, per sostituirvi completamente (e fu il compianto Genala) l'iniziativa locale (perchè egli aveva dinanzi agli occhi l'esempio della sua Cremona e non pensava che in altri luoghi questo esempio non era perfettamente pratico) tutto restò sospeso; ma col ministro Pavoncelli, col Giusso, col Balenzano, che videro i bisogni delle provincie meridionali (alla Sardegna si era provveduto con legge speciale, che auguro di buoni frutti alla grande e bella isola nostra), si tornò al sistema antico; ed il sistema antico ha confermato ora l'onorevole Sacchi. Ma lo ha perfezionato con la sua legge del luglio scorso, che aiuta e agevola i Consorzi e dà le somme in annualità. Quindi su questo argomento di Consorzi e di annualità per fare funzionare questa grave macchina amministrativa, mi pare che non vi siano novità. Bisogna piuttosto pensare ad agevolare la costituzione, non sempre facile, dei Consorzi, magari renderli obbligatori.

Per la riforma, vi è un punto solo di cui si ragiona; si dice: bisogna alla bonifica idraulica aggiungere o far seguire la bonifica agraria. Io non vorrei che vi fosse su ciò un equivoco o un'illusione.

Il difficile è far i consorzi degli utenti e paganti; ma superato tale passo, mi par difficile che, fatta la bonifica idraulica, ossia prosciugata la terra e resa suscettiva di prodotti e d'utilizzazione, debba essere abbandonata dai proprietari! Questo mi par strano. Io vivo in una regione, dove, certo, questo non accade. Nè so come la spinta del tornaconto non agisca dovunque.

Fare i lavori grossi è il difficile, e credo che sia stato bene, negli ultimi disegni di legge, avere messo anche le strade a complemento delle opere di bonifica: perchè sarebbe stato veramente penoso costruire (lo dico alla tedesca: *ackerbauern*) costruire il campo, costituire la terra, e poi abbandonarla, senza far quello che è nell'anima dell'agricoltura, la strada, che serve a portar via i prodotti, a condurre dentro le macchine, i concimi, i materiali ed i lavoratori.

Non vorrei che in questo programma, desiderato, aspettato, ci fosse l'illusione o il

desiderio di grandi cose che si trovano già nelle leggi vigenti e che pure non si fanno, perchè non s'applicano le leggi vigenti o perchè manca il consorzio degli utenti di non facile formazione. Il problema del consorzio è grave.

Ad ogni modo il ministro solleciti questa soluzione promessa, proponga magari pochi ritocchi alla legge delle bonifiche; ma ci faccia uscire dall'incertezza in cui siamo. Pare che una buona legge, come quella che vige, sia piena di difetti, e che s'aspetti tale una riforma che suscita molti desideri e poi non potrà sodisfarli in modo efficace.

E intanto chi aspetta non fa!

Ma vorrei parlare d'un'altra cosa all'onorevole ministro.

Il compianto Gianturco, che lasciò tanto ricordo d'affetti tra noi, e lasciò così belle tracce nel Ministero dei lavori pubblici, perchè d'ingegno multiforme e geniale, presentò qui, nel 1907, la seconda relazione sulle opere di bonifica eseguite in Italia.

Ogni anno, o ogni due anni si dovrebbe presentare una tale relazione, ma dal 1907 a oggi più non comparve! Perchè?

Mi pare che l'esecuzione delle grandi leggi nostre meritasse più frequenza di siffatte relazioni. E invece non ne abbiamo più avute. Nel 1878 e nel 1881 avemmo poderosi lavori dal Ministero dei lavori pubblici. Raccomando all'onorevole ministro di farsi preparare questa relazione: anche l'opera sua personale avrà tutto da guadagnare con l'essere conosciuta mercè questo mezzo, anzi che con gli stanziamenti e le variazioni di bilancio, che non tutti sanno leggere, e non si presentano alla mente col significato preciso che hanno le parole. Già ora con la legge di consolidamento del bilancio, tutti gli stanziamenti dati dalle varie leggi delle bonifiche, sono scomparsi e fusi, e vengono solo i 12 o 13 milioni di spese e annualità della legge del 1911. Non si sa bene più lo stanziamento totale, dopo scomparsi i singoli portati dalle varie leggi in materia.

Si faccia dunque preparare questa relazione e spieghi tutte le singole opere. È direttore generale delle bonifiche ora un valente operoso funzionario, il Ramasso, che era alle strade, e ci ha dato, di recente, alcuni volumi sulla viabilità d'Italia; che sono davvero un documento molto importante per l'Amministrazione italiana: oggi sappiamo per ogni provincia quante e quali strade si sono costruite come e da chi.

Noi, cari colleghi, facciamo molto più bene di quel che si dice, molte più cose di quelle che si fanno; ma o tacciamo, o consacriamo ciò che si fa in rari volumi mastodontici, in pubblicazioni colossali che non si maneggiano e non si prestano alla lettura. Sia moderno anche in questo l'onorevole ministro; e nel dare alla luce statistiche e relazioni, prenda a modello l'amministrazione inglese che fa volumi, statistiche e relazioni semplici, brevi; non fa volumi colossali che quasi domandano mobili speciali per essere collocati e letti! E il Giappone ci insegna ora: il suo annuario finanziario è un modello: ha tutti i dati, esce ogni anno, è un solo volume maneggevole, e di carta sottile.

Così, onorevole ministro, quando ella ci presenterà la relazione delle bonifiche, ci farà un vivo piacere e provvederà pure a un obbligo di legge. E allora non resteranno più senza notizia certe bonifiche che ormai non hanno più nè padre, nè madre, in quanto non si trovano nelle relazioni sulle bonifiche, perchè non sono legalmente bonifiche; e non si trovano in altre relazioni, seppure si pubblicano, come quelle delle opere idrauliche, perchè non sono vere opere idrauliche; e si chiamano bonifiche, tradizionalmente, *ab antiquo* e prima del 1860.

Alludo a bonifiche, ordinate dagli antichi Governi, anteriori alla fortunata formazione del Regno d'Italia: bonifiche della Toscana, dell'Italia meridionale, delle Romagne.

Vedete che tutte le provincie sono sorelle anche in questo! Faccia mettere tre capitoli anche su queste bonifiche. Sono opere degne.

L'onorevole ministro è stato a Ravenna, ed ha visitato la bonifica del Lamone; ebbene, se egli legge le relazioni ministeriali che trattano delle bonifiche in Italia, non trova una parola di questa: perchè essa è ancora opera idraulica di seconda categoria, e tale era nei decreti vecchi del Governo pontificio che hanno sempre valore di legge.

Quest'opera continua coi criteri iniziali e sta bene; ma è giusto che ne abbiamo notizia. E si rispettino le norme.

Faccia mettere un'appendice alla relazione che tratti delle bonifiche antiche viventi oggi pure sotto un regime giuridico diverso; esse sono sempre utili bonifiche di territorio; il nome non cambia la cosa.

E poi, l'onorevole ministro continui nel cercare, come ha fatto, d'utilizzare i residui. Chi legge bene, anche nella relazione

dell'onorevole Pozzi, vede quanto progresso sia fatto in questo tema. C'era anni sono quasi un miliardo di arretrati.

Prima, avevamo molti stanziamenti per lavori, e molti residui che dimostravano, dirò così, buone intenzioni, non seguite da fatti.

L'onorevole Sacchi merita gli si riconosca questa soddisfazione nella sua opera di ministro: d'aver eliminato molti di questi residui, aiutato, in questo, anzi eccitato o confortato (non so dir bene) dalla Giunta del bilancio, la quale ha sempre desiderato che il nostro bilancio, sia sì di competenza, ma non conservi questo lungo e pesante strascico.

Lo strascico di residui, rappresenta pure veri dolori per le popolazioni, perchè è la somma delle promesse fatte, che per una ragione o per l'altra non sono state mantenute.

Il tempo tecnico e il tempo finanziario... lo so bene. Ma non facciamoli termini antitetici.

Dovrei parlare di opere idrauliche minori, e di strade, e di lotta contro la malaria, poichè la bonifica allontana insieme le zanzare e le febbri.

Non insisto, e smetto perchè non voglio tediare più oltre la Camera e la Giunta mi chiama; ma insisto perchè il Ministero affronti e coordini il problema completo, che il suo alto ufficio gli presenta, rispetto alla « formazione », al risanamento ed alla fertilizzazione del territorio nazionale.

È un bel compito: è la funzione sociale del Ministero che prepara e risana la terra all'agricoltura, non solo, ma le dà anche il lavoro.

Onorevole Sacchi, l'opera del suo Ministero fu per molti punti alacre; per qualche altra parte merita di essere sollecitata. La faccia riassumere, onorevole ministro, e la presenti in bella sintesi, prima a sè stesso, poi ai suoi colleghi della Camera e al Senato, in un documento organico; e illustri tutte le opere fatte a beneficio del lavoro dei campi; sono sicuro che l'amministrazione italiana avrà così un documento d'onore; sono sicuro che i colleghi tutti saranno soddisfatti nel vedere quanti milioni si sono spesi per quest'opera complessa di bonifica, quanti milioni di ettari si sono strappati alla malaria e quanto lavoro si è dato alle forti e volenterose braccia italiane. (*Vive approvazioni e congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Sanjust ha facoltà di parlare.

SANJUST. Allorchè ebbi l'onore di ordinare la mostra del Ministero dei lavori pubblici all'Esposizione internazionale di Milano nel 1906, d'accordo con alcuni colleghi facevo compilare un riassunto delle spese fatte dalla proclamazione del Regno d'Italia, dal 1861 fino al 1906, a carico del bilancio dei lavori pubblici. La somma totale ascendeva a 5 miliardi e 300 milioni, e questa medesima somma, aggiornata più tardi per l'Esposizione internazionale di Torino del 1910, formava l'ingente cifra di 5,876 milioni.

Una parte notevole di queste spese si riferisce alla mia isola, alla Sardegna, ed io verrò successivamente esaminando i lavori fatti in Sardegna nelle diverse branche del servizio, per accennare come essi si possano completare nell'interesse della cosa pubblica.

Comincio con la « Strada Nazionale ». Come è noto, la Sardegna ha una rete stradale nazionale di 350 chilometri circa in provincia di Cagliari, di 650 circa in provincia di Sassari; in totale un migliaio di chilometri che non sono altro se non il residuo di una rete più vasta di circa duemila e più chilometri, costrutta in base ad una legge speciale emanata nel 1862 prima della legge organica del 1865.

Dico che sono residui, perchè a misura che si sono costruite le ferrovie, diversi tronchi nazionali sono divenuti provinciali; e bisogna pur troppo dichiarare che il reparto attuale fra strade nazionali e provinciali è qualche cosa che si avvicina al mostruoso.

Onorevole ministro, io posso citarle un esempio. La strada centrale da Siliqua presso Iglesias fino al confine della provincia, presso Sorgono, della lunghezza di circa 200 chilometri, ha il primo tratto Siliqua-Tanca-Garau nazionale, poi il tratto susseguente Tanca-Garau-Villamar provinciale, indi Villamar-Nurallao nazionale, poi Nurallao-Sorgono provinciale, e poi il tratto Sorgono-Confini nazionale!

Immaginiamo le perdite di tempo dei funzionari delle due amministrazioni, che s'inseguono in carrozza per le loro incombenze, facendo un doppio lavoro sopra un campo così ristretto. Questo è un esempio, ma si può estendere a tutto il resto della rete.

Appunto per questo, or sono quindici anni circa, si fece una proposta di revisione di classifica, proposta di revisione che sarebbe utile per tutta l'Italia, in quanto

che il fenomeno che ho accennato per la Sardegna, si manifesta anche altrove per il passaggio dei tronchi, paralleli alle ferrovie, da nazionali a provinciali.

Così che il carattere che la legge vorrebbe dare alla nazionalità delle strade molte volte più non si riscontra nelle strade stesse. Fu adunque proposta per la Sardegna una nuova classifica che avrebbe dato la nazionalità a tutta la strada litorale ed ai piccoli tronchi da questa ai porti principali, il che conferirebbe anche una importanza strategica a questa nuova rete nazionale, che avrebbe presso a poco la stessa estensione dell'attuale.

Orbene, questa proposta, per ragioni burocratiche od amministrative, non è andata avanti. Se potesse essere attuata, noi avremmo un complemento in provincia di Sassari, quello stesso, a cui ha accennato ieri il collega Pala, da Terranova a Golfo Aranci ed al porto di Arzachena, che farebbe risparmiare la enorme spesa del servizio marittimo attuale col piroscafo per Maddalena; avremmo un altro nuovo tronco da Quarto a Villasimius e Muravera che risolverebbe il problema della viabilità per una regione importantissima della provincia di Cagliari. Ora io prego l'onorevole ministro di volersi occupare di questo problema per tutto quanto il Regno; inquantochè, risolvendolo, si risolverà una questione spinosa ed annosa, che presenta non poche difficoltà, ma che avrà per effetto una diminuzione di spesa con uguale efficacia di servizio.

Lascio le strade e passo ai « Porti marittimi ».

Io ho veduto costruire dal 1878 ad oggi in Sardegna il porto di Cagliari, il porto di Arbatax e Tortolì, di cui si è occupato molto opportunamente or sono pochi giorni il collega Scano, il porto di Bosa, il porto di Terranova, l'approdo di Golfo Aranci, il porto di Torres; si è lavorato a Carloforte e si lavora ad Alghero. Il totale di questi lavori ammonta a parecchi milioni, ed io voglio ammettere che siano stati tutti spesi bene.

Ma, domando: si tiene conto nei nuovi appalti delle esigenze vere del pubblico servizio nel dare la precedenza piuttosto ad un'opera, che ad un'altra?

È questa la mia domanda non solo per la Sardegna, ma per tutta l'esecuzione della legge Gianturco.

Ciò che hanno detto i precedenti oratori, e, specialmente, gli ultimi, onorevoli Pala e Di Palma, confermerebbe il mio timore,

che non sempre questa distribuzione sia fatta secondo il vero interesse pubblico.

Per quanto riguarda la Sardegna gli approdi principali, Cagliari, che è il primo porto commerciale dell'isola per il suo movimento di 350 mila tonnellate annue effettive, e Golfo Aranci, che è uno dei principali perchè è capo della linea postale e per viaggiatori che unisce la Sardegna alla Capitale, questi approdi, per quanto considerati nella legge Gianturco, per quanto abbiano, nella tabella annessa alla legge, una grossa somma a loro favore, sono nello stato in cui erano allorchè la legge Gianturco fu votata.

L'onorevole ministro sa quanto io abbia insistito perchè una parte dei lavori del porto di Cagliari, che ottenni fosse stralciata perchè riguardava l'approfondimento di banchine prossime alla stazione ferroviaria, fosse appaltata.

Non si tratta che di 640 mila lire! Vi è poi quanto riguarda le grue per l'ammontare di 60 mila lire. In totale sono 700 mila lire per lavori, che dovrebbero essere appaltati subito e che si ha il diritto di veder eseguiti senza ulteriore indugio.

Per quanto riguarda il Golfo Aranci si tratta invero di modesti, ma utilissimi lavori, che rappresentano un totale di 300 mila lire circa.

E qui, pur essendo perfettamente d'accordo con l'amico Pala sugli inconvenienti d'indole generale, che presenta il servizio di comunicazione tra il continente e la Sardegna, debbo dissentire in qualche particolare di minore importanza per ragioni tecniche che andrò esponendo.

Noi lamentiamo che talora il piroscafo postale non possa attraccare alla banchina e che talora passeggeri e posta debbano attendere a bordo anche per ventiquattro ore per poter sbarcare. Questo è vero, ed è veramente deplorabile.

Quest'inverno il caso di una intera giornata di attesa si è precisamente verificato una o due volte.

Quale è il vento, e per conseguenza il mare, al quale si deve questo fatto? Sono le fortissime maestralate ed i refoli di ponente maestro che vengono da terra e che infestano il Golfo Aranci e tutta quella regione, comprese le bocche di Bonifacio.

Orbene, la banchina d'approdo attuale è precisamente volta al maestrale, e quindi è molto naturale che, quando tira maestrale, non ci si possa attraccare.

Facciamo la banchina dall'altra parte, ed il problema è immediatamente risolto, e con grande semplicità.

E noti, onorevole ministro, che, anche in linea di principio tecnico, il far partire il piroscafo da Terranova non sarebbe una buona soluzione, pel fatto che la bocca del porto di Terranova è esposta alle nebbie per una metà dei giorni dell'anno, ed infatti si dovrà spostare il faro di Tavolara, che sta fra l'isola e la punta del golfo, perchè le nebbie arrivano fin là; *a fortiori* non si vede il faro della Bocca per parecchi giorni dell'anno, cosicchè in quei giorni il piroscafo non potrebbe entrare a Terranova se non a giorno fatto. Inoltre, quando il mare è grosso, è tanto difficile entrare ed uscire, sia pure con piccoli piroscafi, dalla bocca del porto di Terranova, quanto attraccare a Golfo Aranci; e diffatti, in quei famosi giorni in cui il piroscafo tenne a bordo per ventiquattro ore posta e passeggeri, il piccolo piroscafo che da Terranova va a Maddalena, non fece servizio, il che dimostra che non si poteva muovere nemmeno da Terranova.

Dunque, tecnicamente parlando, la soluzione pura e semplice del problema sta nella esecuzione della banchina a Golfo Aranci dalla parte opposta all'attuale.

Attualmente abbiamo una banchina a maestrale, facciamo anche quella dell'altra parte e la cosa sarà naturalmente risolta.

Sarebbe poi grandemente desiderabile che in un servizio come questo noi avessimo una tettoia per il ricovero dei passeggeri allor che sbarcano; un locale dove essi possano sostare dopo un viaggio di mare, penoso specialmente con donne e con bambini; attualmente si è obbligati a sostare in una stanzaccia qualunque alla stazione, ad una distanza molto grande dal punto di sbarco; desideriamo cioè tutte quelle comodità che si trovano così facilmente nei porti di sbarco, specialmente nel nord dell'Europa.

E per sfatare l'altra leggenda che sia preferibile avere un servizio di comunicazione tra la Sardegna e il continente con un percorso marittimo maggiore, internandoci di più verso terra, porterò un esempio che, per quanto grandiosissimo, è sempre abbastanza buono per determinare quali sono le convenienze delle comunicazioni tra paesi divisi assolutamente dal mare.

Tra l'America del Nord e l'Inghilterra, le grandi Compagnie di navigazione che vanno a far capo a Liverpool, non sbar-

cano posta e passeggeri in questo porto sicuro e grandioso, ma si costruiscono porti appositi nelle parti più sporgenti dell'isola britannica.

Ad esempio la *Cunard Line*, va a Fishguard molto più a ponente di Liverpool, e là sbarca posta e passeggeri, e poi termina il viaggio a Liverpool, col resto della roba che ha a bordo, appunto perchè, per potere avere un approdo più sicuro e più rapido nel maggior numero di giorni possibili dell'anno, bisogna cercare le coste più sporgenti e non già i seni più addentrati.

E passiamo alle opere idrauliche.

Nelle opere idrauliche io dovrei ricordare le diverse leggi che si sono succedute a favore della Sardegna, ma non voglio tediare la Camera. Ho qui sott'occhio il testo unico dei provvedimenti in parola, che riassume non solamente le tre leggi particolari per la Sardegna, ma anche la legge generale sulle bonifiche, colle diverse tabelle allegate, che riassumono il fabbisogno dell'Isola per le opere idrauliche.

E qui debbo ringraziare l'onorevole Rava, che ha così bene lumeggiato l'opera tecnica del Ministero dei lavori pubblici, in quanto riguarda la sua cooperazione con quello dell'agricoltura nei lavori di bonifica e nei lavori di ricostituzione dei bacini montani.

Questa concomitanza di propositi è indispensabile: ed allorchè si è compilata la legge speciale per la Sardegna, nel 1897, la relazione portava un inciso che rispecchia le idee che oramai vanno prendendo piede ovunque in fatto di opere idrauliche; credo utile leggerlo: « si deve in Sardegna ottenere la sistemazione di bacino con tutti i lavori che possono concorrere al regolare deflusso delle acque di piena senza ristagni, alla loro migliore utilizzazione per l'irrigazione ed al risanamento della regione. È quindi evidente che questi tre oggetti principali della sistemazione idraulica, e cioè correzione dei corsi di acqua, irrigazione e risanamento, ossia bonificazione, si devono compenetrare talmente in Sardegna da richiedere un'unica legge che li riguardi uniti e che sostituisca in parte, modificandole, le leggi vigenti sulla materia; ed è appunto per questa necessità che fin'ora le disposizioni legislative in materia idraulica non poterono conseguire nell'isola alcuna pratica applicazione ».

Orbene, onorevoli colleghi, ciò che si diceva in quella relazione, or sono oramai sedici anni, si è manifestato nella pratica

assolutamente conforme alla verità; e per ottenere questo coordinamento perfetto nell'isola sarebbe assolutamente necessario che quell'ufficio speciale, già tante volte invocato per tutti i lavori idraulici della Sardegna, diventasse presto un fatto compiuto, perchè solo quando un unico organo raccoglierà i lavori idraulici delle due provincie e tutti i lavori forestali, le cose procederanno spedite; e forse in breve tempo potremmo pur avere quei bacini di irrigazione che invano desideriamo da tanti anni!

Tocca a lei, onorevole ministro, di far in modo che la Sardegna possa essere soddisfatta in questo suo desiderio, ed ottenere quello che le compete.

E vengo ad un'ultima parte per ciò che riguarda la Sardegna, vale a dire al servizio ferroviario.

Già in diverse circostanze, noi deputati sardi ci siamo riuniti per esaminare il problema ferroviario, e abbiamo sempre considerato come finalità ideale politica, ed anche tecnica, del servizio ferroviario-marittimo sardo, la possibilità di avere un ciclo completo tutto di Stato: Civitavecchia-Golfo Aranci-Cagliari, Cagliari-Civitavecchia, come la Sicilia ha il suo ciclo completo con la traversata dello stretto, le ferrovie siciliane e l'unione di Palermo con Napoli.

Non è questa una soverchia pretesa; e d'altra parte non credo che la Sardegna voglia avere il ciclo dall'oggi al domani. Dovrebbe però il Governo averlo sempre presente per poter in termine non eccessivamente lungo soddisfare quella che è la legittima aspirazione dell'isola.

Ad ogni modo, è necessario di sapere approssimativamente da qui a quanto tempo sarà possibile raggiungere lo scopo per poter prendere intanto eventualmente i provvedimenti transitorii indispensabili.

E non aggiungo altre parole, perchè l'onorevole ministro forse avrà compreso tutta l'estensione del mio desiderio; intanto ripeto che è assolutamente necessario che la questione sia affrontata. Noi non possiamo più attendere, bisogna risolverla.

Permetterete ora che io mi allontani per poco dalla mia isola, per passare in un campo nel quale ho lavorato durante parecchi anni; voglio parlare della navigazione interna nel bacino del Po.

Non dirò che quattro o cinque parole, volendo anche per questo riguardo sfatare

inconsulte leggende. Essendo noi oramai vecchi e convinti propugnatori della linea Milano-Venezia e del suo prolungamento ai laghi lombardi, abbiamo sostenuto che quello è un lavoro essenzialmente pratico ed essenzialmente moderno; e ci si è risposto che ci illudevamo perchè paragonavamo il caso nostro alla navigazione interna della Germania che si svolge su terreni molto diversi in quanto, in un enorme falso piano, dal mare del Nord si arriva fino a Mannheim, al centro dell'Europa, con lieve differenza di livello.

Orbene, io posso portare adesso un esempio, che pare fatto apposta per la navigazione della valla Padana.

Allorchè l'onorevole ministro dei lavori pubblici mi fece l'onore di inviarmi come delegato del Governo italiano al Congresso di navigazione di Filadelfia, ho potuto percorrere la grande linea di navigazione che va da New-York ai grandi laghi del Nord d'America. Orbene si fanno 300 chilometri sul fiume Hudson in piano perfetto, e poi si ha un canale, che era l'antico Canale Erié, oggi Barge Canal, lungo 448 chilometri, il quale con opportune conche giunge al lago Ontario a metri 75 sul mare e poi al Lago Erié a metri 175 sul mare; e non alza già piccole barche, ma barche di 50 tonnellate! Questo canale che era largo metri 8.50 nel 1825 con metri 1.22 di pescaggio, poi metri 16 nel 1836-62, con metri 2.13 di pescaggio, oggi si scava con una quarta trasformazione in meno di un secolo a metri 22.86 di larghezza con 12 piedi di pescaggio, pari a metri 2.65, e vi passano natanti da 2500 a 3000 tonnellate.

Nè si dica che questo avviene in un paese primitivo, perchè le grandi linee ferroviarie che percorrono quel paese non hanno il nostro modesto duplice binario, ma un quadruplici binario. Ora se questo si è potuto fare in un paese eminentemente pratico, come l'America del Nord, e se l'esempio tedesco non calza, calza però l'esempio americano per dimostrare che i vecchi sostenitori della linea Milano-Venezia hanno completamente ragione, quando chiedono che essa si faccia tutta completa sino ai laghi lombardi ed a Torino, e colla massima possibile portata dei natanti. Non aggiungo altro, perchè credo che basti questa semplice esposizione di fatti per persuadere anche i più increduli.

E concludo, onorevoli colleghi. Ho detto al principio della mia esposizione che il Governo aveva speso per opere pubbliche,

dalla proclamazione del Regno d'Italia ad oggi, oltre cinque miliardi di lire. Oggi è canone fondamentale della ingegneria moderna quello di ottenere il massimo effetto utile col minimo della spesa.

L'abbiamo noi ottenuto con questa enorme spesa? Non voglio indagarlo, onorevole ministro, ma credo che con riforme appropriate, forse consigliate anche da penose rivelazioni recenti, non sarà male trasformare l'amministrazione per modo che il motto suaccennato ne sia la guida costante.

Ed è questo, onorevole ministro, che io auguro all'Amministrazione ed a lei. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Sanjust, in questo modo ella ha già svolto la sua interpellanza!...

SANJUST. Sì, sì, onorevolissimo Presidente, e quindi la ritiro.

PRESIDENTE. È la minima ammenda che ella possa fare. Le debbo però far notare che in questo modo si riesce a violare il regolamento, e di più viene ad infirmarsi il diritto altrui. (*Benissimo!*)

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sighieri.

SIGHIERI. Onorevoli colleghi, mi sono iscritto a parlare su questo bilancio non per fare inutili critiche al ministro onorevole Sacchi che degnamente regge le sorti di questo importante Dicastero, ma per fare alcune raccomandazioni, che riguardano le parti principali della grande azienda dei lavori pubblici.

Per quanto il ministro Sacchi abbia risolto importantissimi problemi, molti altri ancora ne restano a risolvere, per migliorare le sorti delle nostre industrie e dei nostri commercii.

Il bilancio dei lavori pubblici, rappresenta il cuore di tutto l'organismo nazionale, che dà vita e moto alla produzione ed alla ricchezza sociale.

Uno Stato che non avesse cura dei suoi fiumi, delle sue strade, delle ferrovie e delle opere di bonifica, arresterebbe ogni fonte di benessere e resterebbe arretrato nella grande lotta per la civiltà in confronto dei progressi delle altre nazioni civili.

Voi, onorevole ministro, avete dato prove non dubbie di alto sapere e non poche sono le vostre benemerienze, acquistandovi giuste simpatie nel paese per l'interessamento che avete spiegato per introdurre nella legislazione disegni di legge, che nella loro applicazione contribuiranno a ravvivare e facilitare la ricchezza nazionale.

Ora, per conseguire i benefici effetti delle leggi che avete presentato, occorre, prima di tutto, sistemare il valoroso corpo del Genio civile, togliendolo da uno stato d' inferiorità rispetto al personale degli altri Dicasteri, ed aprire agli ingegneri una più rapida e sicura carriera affinchè l'opera loro sia più spedita e più vigile nella compilazione dei progetti e nella dirigenza e sorveglianza dei lavori.

È ormai notorio che la legge 5 luglio 1882 comprendeva un organico di 630 ingegneri nei gradi superiori, 1000 aiutanti e 250 impiegati d'ordine; però con legge 15 giugno 1893 il ministro Genala, per volere del Parlamento, ridusse il numero degli ingegneri dei gradi superiori a 425, gli aiutanti a 600, lasciando a 250 il numero degli ufficiali d'ordine.

La riduzione di questo organico portò una economia di circa due milioni allo Stato, ma fu un'economia deleteria alla compagine del Ministero dei lavori pubblici, creando un malcontento nel corpo del Genio civile e una vera cuccagna per gli appaltatori litigiosi, per le numerose quistioni insorte tra le imprese e lo Stato a motivo del tempo mancato nella compilazione dei progetti.

Con legge 7 luglio 1912-3 marzo 1904-8 luglio 1906, si tentò di rimediare al male fatto aumentando lievemente l'organico, ma non si portò nessun miglioramento a questa benemerita classe di studiosi e diligenti esecutori delle nostre opere pubbliche.

La mente eletta dell'onorevole Gianturco aveva inteso il grave danno e la ragionevolezza delle insistenti domande di questi funzionari, determinandolo nel 1907 a compilare un progetto di pareggiamento degli stipendi, ma per la di lui morte il progetto rimase incompiuto.

Questo progetto fu ripreso in esame dall'onorevole Bertolini senza esito felice e non si sa come, nella legge 1908, mentre si era provveduto agli altri funzionari dello Stato, si escludessero dal beneficio della legge soltanto quelli del Genio civile.

Questa situazione anormale di cose non avvantaggia, onorevole ministro, l'economia del bilancio perchè il malcontento dei funzionari nuoce al buon andamento di questa grande azienda.

Mi piace anche richiamare l'attenzione del ministro, sulla condizione del personale del ruolo aggiunto; è quistione di giustizia. Un personale che presta con zelo la propria opera, tenuto per lunghi anni in ser-

vizio sempre incerto del domani, costituisce una irregolarità.

Se questo personale è superfluo non si tiene. Se invece se ne riconosce l'utilità, occorre di sistemarlo e non lasciarlo nella incertezza che umilia e sterilisce la sua energia.

Al bilancio del 1911-12 il ministro onorevole Sacchi riconobbe la necessità di provvedere ai custodi e guardiani idraulici, ma ben poca cosa è stato fatto, per questo diligente personale che disimpegna con zelo la propria mansione.

Io devo congratularmi con l'onorevole Pozzi per le esortazioni che ha fatto al Governo a pagina 7 della relazione nel dire: « A rimediare a questo stato di cose, come è noto, furono disposti studi per una riforma negli organici attuali, e per opportune semplificazioni alle norme vigenti sul servizio delle opere pubbliche ».

Orbene, onorevole relatore, di questo suo inciso, avrei desiderato farne oggetto di speciale ordine del giorno, ma, con la sicurezza di non vederlo approvato, ne faccio viva raccomandazione al Ministro affinchè voglia benevolmente esaminare la questione e provvedere.

Io non credo, onorevole ministro, che il ritardo a provvedere giovi al bilancio dei lavori pubblici. La maggiore spesa si trasformerà in una grande economia nella costruzione delle opere pubbliche perchè non si farebbero più appalti su progetti di massima, come è stato praticato per i lavori di molte bonifiche, che hanno dato luogo a continue liti.

Una parola devo dire sulla necessità di riformare il capitolato generale d'appalto nella parte che riguarda gli arbitrati, e di modificare i regolamenti che hanno perturbato la nostra legge sui lavori pubblici, che, sebbene conti ormai mezzo secolo circa, rappresenta ancora quanto di meglio esista nella nostra legislazione di opere pubbliche. Mentre la legge del 1865 è imperniata sulla reciproca buona fede dei contraenti, i regolamenti si prestano ad ambigue interpretazioni che nel prevedere obblighi ingiusti, il più delle volte servono a dare appigli alle imprese per cospicui compensi. Ho letto un capitolato speciale di opere marittime nel quale è detto che i danni di forza maggiore vanno a carico dell'intraprenditore. Questa è una vera assurdità, perchè i danni di forza maggiore nelle opere marittime possono giungere a demolire un lavoro di parecchi anni in poche ore, come

avvenne a Civitavecchia il 9 maggio 1902 ed in altri porti d'Italia.

Sono appunto questi capitolati, nei quali si comprendono oneri contrari allo spirito della legge, che danno luogo ad arbitrati che costano allo Stato delle somme rilevantissime.

Le opere pubbliche si dividono in sei categorie:

1° Opere stradali - 2° Opere edilizie - 3° Ferrovie - 4° Bonifiche - 5° Opere idrauliche - 6° Opere marittime.

Ora, questo genere di costruzioni si differiscono profondamente tra loro.

L'ingegneria stradale può aver dei contatti con le opere ferroviarie, ma non può avere nessuna relazione con le opere di bonifica e marittime. È necessario, onorevole ministro, specializzare i giovani ingegneri per le diverse categorie delle costruzioni. Quando voi trasferite un ingegnere dai servizi stradali per mandarlo alle opere marittime, commettete un grosso errore; mentre per specializzarsi nelle opere stradali e ferroviarie occorre un tirocinio molto breve, per specializzarsi nelle opere marittime occorre un periodo di tempo lunghissimo; e per ciò raccomando al ministro di provvedere in proposito perchè la costruzione di simili opere richiede oltre alla serena applicazione della teorica, molta esperienza, che solamente da lungo periodo di pratica può apprendersi.

Il relatore, onorevole Pozzi, come sempre si è occupato anche questa volta della questione dei residui e nella sua relazione a pagina 4 si compiace col Governo perchè si è messo sulla *via dello smaltimento di essi*, accertando come da 138,647,129.20 risultanti al 30 giugno 1908, siamo discesi a lire 81,080,921.25 al 30 giugno 1912.

Convengo con l'onorevole relatore del sensibile smaltimento dei residui e ciò fa onore al ministro di aver posato l'occhio su questo irregolare e nocivo sconcio dell'accumulare residui, venendo meno alla esecuzione delle opere votate dal Parlamento e promesse alle popolazioni interessate.

Ma l'onorevole relatore non doveva ignorare che tale smaltimento è dovuto in gran parte all'arresto di opere, il cui importo è passato nel capitolo delle economie, contrastando così con la economia generale della ricchezza nazionale per aver lasciato importanti opere di bonifica sospese per lungo tempo, determinando la dispersione dei lavori già fatti.

Come delle bonifiche, così è seguito delle strade comprese nella tabella B della legge 1881.

Conosco una strada nella Basilicata dove sono stati spesi oltre un milione per la costruzione di un viadotto a traverso il fiume Acri senza aver completata la strada. Ora dopo la costruzione del viadotto il fiume si è spostato e così la spesa fatta è risultata inutile.

Mi consenta la Camera, già che sono a parlare di strade, che io faccia una calda raccomandazione al Governo per la sistemazione stradale della provincia di Pisa. I comuni di Calcinaia, Buti, Bientina, Calci e Vicopisano, tagliati fuori da ogni comunicazione ferroviaria, sono costretti a pagare forti tasse di pedaggio per traversare il fiume Arno.

Ora molte agevolazioni sono state fatte ai comuni per invogliarli a sviluppare la rete stradale; e, se non erro, con varie circolari il ministro dell'epoca spronava le prefetture a far presente ai comuni la bontà della legge del 1903; ma tali facilitazioni non hanno mai potuto essere usufruite dai comuni della provincia di Pisa posti sulla destra del fiume Arno per le antiche concessioni del Governo Granducale a percepire pedaggi sui ponti che traversano il fiume.

Queste popolazioni si trovano quindi in un grado d'inferiorità rispetto a quelle che abitano sulla sinistra d'Arno dove sono ferrovie, tramvie e strade provinciali.

È la zona agricola più fertile della provincia di Pisa, che resta separata dalle rapide comunicazioni, che soffre un disagio economico straordinario, perchè l'aggravio dei pedaggi impedisce lo sviluppo delle industrie e contribuisce all'esodo dei nostri operai e dei nostri contadini, creando così una condizione miserrima a tutti coloro che vivono in questa bellissima zona, perchè se è vero che l'emigrazione è stata per l'Italia in certi momenti una grande valvola di sicurezza, è anche vero che molti dei nostri contadini partono dai loro paesi giovani e robusti, e ritornano con qualche migliaio di lire - ma anchilosati e macilenti.

A questo scopo ho presentato un piccolo disegno di legge per rimuovere un così triste e ingiusto gravame sopportato da sessanta anni da queste popolazioni, al quale io spero che il Governo e la Camera vorranno fare buon viso per impedire che il sacrificio di altri novant'anni come prevede la concessione del cessato Governo.

Se il ministro onorevole Sacchi mi darà una parola di promessa, servirà a rianimare un'eletta e laboriosa popolazione, che per patriottismo e laboriosità non è seconda alle altre popolazioni d'Italia.

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

Desidero far presente alla Camera ed all'onorevole ministro, che tanto si è interessato della sistemazione del personale ferroviario, come nessun altro ministro poteva far meglio, che è necessario dare un maggiore assetto alle stazioni secondarie, specialmente a quelle che riguardano i centri agricoli.

Non tutte le ferrovie, al loro inizio, possono dare un rendimento corrispondente alle spese di costo, ma possono giungervi e dare un utile allo Stato se il Governo sa interpetrarne la finalità.

Ho sentito svolgere nella Camera molte interrogazioni e molte interpellanze in proposito; ma a tutti gli interpellanti ho sempre sentito rispondere in modo evasivo, specialmente quando le interrogazioni riguardavano comuni rurali, come quello di Migliarino Pisano.

Onorevole ministro, voi non potete immaginarvi il danno che ne risentono queste popolazioni da un sì anormale stato di fatto.

Lasciare in abbandono queste stazioni, significa arrestare il libero sviluppo alle industrie locali, significa esporre le classi operaie di queste località a portare l'offerta della mano d'opera all'estero, con danno grandissimo della produzione agricola, che tanto influisce a rincarare i generi di consumo.

Noi abbiamo magnificato tanto la nostra emigrazione ed è stato per l'Italia cosa provvida, ma non in tutti i paesi la emigrazione reca vantaggi.

Se questi vantaggi devono servire a sterilire fertili zone di terreno per mancanza di facili comunicazioni, credetelo, onorevole ministro, il rimedio resta peggiore del male.

Come ella sente io non propongo ordini del giorno; ma vivamente raccomando al vostro eletto ingegno di far cessare gli inconvenienti che derivano alle popolazioni agricole dalla incuria in cui son lasciate queste piccole stazioni ferroviarie, che devono servire a ravvivare le industrie e i commerci locali.

Con l'augurio che la Camera ed il Governo s'interessino delle brevi raccomandazioni fatte, chiedo venia a tutti i colleghi

se con le mie parole ho troppo abusato della loro benevole cortesia.

Prego quindi vivamente l'onorevole ministro di volere in qualsiasi modo rimediare a questo stato di cose e dallo sguardo benevolo che egli ha rivolto verso di me, questa volta mi fa sperare in un benevole risultato. (*ilarità*).

L'Italia in questi ultimi tempi, per la concordia e l'armonia di tutte le classi sociali, sebbene invidiata e avversata con gesuitiche forme dalle nazioni tutte di Europa, ha saputo riconquistare le sue tradizioni storiche di civiltà e di progresso. Se il Governo saprà far suo il detto di Carlo V *plus ultra*, in un breve termine di tempo, con lo sviluppo dei suoi pubblici servizi, guadagnerà il primato anche nelle industrie e nei commerci. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Carboni-Boj ha facoltà di parlare.

CARBONI-BOJ. Onorevoli colleghi, uno dei problemi certamente più importanti per le provincie meridionali e specialmente per la Sardegna, è quello delle acque. Noi abbiamo abbondanza di acque, quando queste non sono utili ed anzi diventano dannose, perchè formano i torrenti e vanno a desolare le campagne. Abbiamo, invece, deficienza di acque, quando queste sono indispensabili per l'industria e per l'agricoltura. Quindi era naturale che si studiasse di riparare a questo grave inconveniente, seguendo il sistema già adottato dalla Francia nell'Africa, vale a dire di immagazzinare queste acque, per distribuirle al momento opportuno per la coltivazione dei terreni. Ed il Parlamento molto benevolmente si occupò di questa questione, quando, con una legge speciale per la Sardegna, provvide alla formazione dei bacini in quell'isola. Però, disgraziatamente, ciò che io prevedevo fin da allora, si è verificato. Ed è questo: che i fondi stanziati con quella legge, e con le successive modificazioni, per la formazione dei bacini non erano adeguati; talchè non si formarono i consorzi e non si trovò chi volesse fare questi bacini.

Fortunatamente, due anni or sono, una società potente, che ha per esponente uno dei migliori ingegneri italiani, l'Omodeo, fece domanda al Ministero dei lavori pubblici per la costruzione di un grande bacino nella Sardegna, nei pressi del Sedilo. Da due anni questa pratica si trae un po' in lungo e non viene a definizione. Fu no-

minata una Commissione per esaminare le diverse questioni che sono attinenti alla domanda stessa ed al modo con cui la concessione si deve fare; ma questa non ha ancora riferito.

Fu anche presentata una legge dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, in cui si fa cenno al bacino del Tirso, come si fa cenno al bacino del Sila; ma finora nulla si è concluso, mentre il problema, come si intende, si impone per il rifiorimento della mia isola.

Il concetto di chi ha presentato questa domanda è talmente grandioso, che crediamo che, con la formazione di quel bacino, molte e molte questioni si risolvano per l'isola intera; perchè il bacino stesso non solo risponderebbe ai criterii per cui venne votata la legge speciale per la Sardegna, ma servirebbe principalmente per avere la disponibilità di una grande energia elettrica e per distribuire questa in tutta l'isola.

Vedete quindi che, in tale modo potremo avere nell'isola quell'energia elettrica che oggi quasi interamente manca, potremo avere le acque immagazzinate da distribuire per l'irrigazione, ed avremo risolto anche la questione dell'acqua potabile per le popolazioni che si trovano vicine al bacino.

Ma poichè, egregio ministro dei lavori pubblici, questa concessione dovrà essere fatta dallo Stato, il quale imporrà condizioni alla società, vi chiedo che nel fare la concessione stessa, lo Stato tenga stretto conto dei bisogni delle popolazioni e dei legittimi interessi di esse.

Prima di tutto, sarà necessario che, nel fare la concessione, sia riservato il diritto ai comuni di avere gratuitamente l'acqua potabile per le popolazioni.

Secondariamente, non converrà trascurare il diritto che hanno tutte le popolazioni confinanti col Tirso e coi suoi affluenti, di liberamente abbeverare le loro bestie nel fiume; e, quando questo sarà immagazzinato dalla Società, questo diritto, che ha tanto valore per l'industria armentizia, dovrà essere rispettato dalla Società stessa.

Richiamo pure l'attenzione del ministro sopra un'altra questione importantissima. Il Tirso, oggi, con le sue inondazioni, alimenta moltissime peschiere che si trovano nella pianura d'Oristano; e, se le acque verranno tutte rinchiusate nel grande bacino, queste peschiere saranno destinate a sparire, con grave danno del paese e dei molti

lavoratori che traggono dalle peschiere stesse il bisognevole per vivere.

Non parlo nell'interesse dei proprietari di queste peschiere: poichè bene intendete che essi sono garantiti dall'indennità, che possono avere in larga misura; ma, il giorno che il diritto delle peschiere non sarà salvaguardato in modo che la piscicoltura possa non solo mantenersi nello stato attuale (il che è molto importante: giacchè il ministro sa che gran parte dei pesci che si consumano a Roma vengono da quelle peschiere), ma anche rifiorire, butteremo sul lastrico tre quarti delle popolazioni dei paesi vicini.

Accenno alle popolazioni di Cabras, di Riola e d'altri paesi.

Quindi, nel fare la concessione del bacino, prego il ministro di fare in modo, che i legittimi interessi di quei poveri lavoratori, che quasi interamente vivono sul lavoro delle peschiere, siano rispettati e tutelati; ordinando canali che valgano a condurre le acque nelle peschiere.

E, tenendo conto di tutte queste condizioni, che naturalmente s'imporranno, il ministro potrà vedere quali saranno le somme che dovranno darsi alla Società, perchè possa costruire il bacino stesso ed accettare queste condizioni; vedrà per quanto tempo si dovranno largire queste somme, e se convenga accordare la facoltà di dare in garanzia il sussidio per emissione di obbligazioni; e concedere tutte quelle altre agevolazioni che sono necessarie a far sì che la opera non debba certamente mancare allo scopo che tutti ci proponiamo.

Però, siccome con quest'opera volendosi oltrechè provvedere all'energia elettrica ed alla coltivazione di quei terreni si provvede anche alla difesa degli abitati che annualmente sono desolati dal Tirso, giacchè si immagazzinano queste acque e non si lasciano scorrere, come oggi scendono, furiosamente per la pianura; siccome si provvede anche a questo intento (scopo altissimo della legge sulla Sardegna, del 1907), io richiamo l'attenzione dell'onorevole Sacchi su questo fatto, ed è che per la concessione del bacino noi non possiamo aspettare la legge che avete presentata per tutti i bacini d'Italia: giacchè voi potete per la concessione di questo bacino destinare una gran parte delle somme che sono stanziare per la Sardegna, per la difesa degli abitati, e potete destinare a questa Società tutte le somme che nella legge per la Sardegna sono stanziare per i bacini.

E da qui la necessità che, volendo stanziare queste somme, presentiate al più presto, con quella sollecitudine che vi dà il vostro amore per la nostra isola, di cui avete dato prova, che presentiate un disegno di legge in cui si possa risolvere la questione della concessione di questo bacino, usufruendo delle somme già stanziata nella legge speciale per la Sardegna, solo usando, se sarà necessario, delle altre somme che nell'interesse generale sono nel vostro disegno di legge per tutti i bacini d'Italia.

Io credo che l'onorevole ministro Sacchi, che ha sempre dimostrato per quest'opera la sua simpatia, e l'ha dimostrata non solo a parole, ma anche a fatti con la presentazione di quel disegno di legge, vorrà fare buon viso a questa mia raccomandazione ed al più presto presenterà l'analogo disegno di legge.

E poichè ho la parola, richiamerò l'attenzione dell'onorevole ministro, e lo farò brevemente, sopra un'altra questione importantissima, accenno alla questione ferroviaria, alla quale ha già fugacemente accennato il mio collega onorevole Sanjust.

Nella questione ferroviaria la posizione della Sardegna è veramente curiosa.

Noi ci troviamo in questa posizione, che abbiamo una Società Reale delle ferrovie, non parlo della Società delle ferrovie secondarie, perchè questa è sottoposta alla Commissione dell'equo trattamento; abbiamo dunque la Società Reale, che ha il maggiore dividendo delle società italiane, per la quale è scaduto il termine della sua concessione, e che, per un movimento fatto nella isola dai ferrovieri, crede che il Governo debba riscattare quelle ferrovie e farle diventare ferrovie di Stato.

Ora voi intendete quale è la condizione della Società: nel timore che avvenga il riscatto, essa lascia deperire le linee, il traffico è abbandonato, non si migliora il servizio, anzi è di nuovo peggiorato...

Una voce a sinistra. Come avviene dappertutto.

CARBONI-BOJ. Come avviene dappertutto; ma per noi è un fatto che si prolunga.

D'altra parte per ora quelle ferrovie non essendo riscattate, il Governo non avendo detto la sua parola, non può provvedere al servizio di esse.

È inutile che io mi dilunghi per dire alla Camera, ove sono tanti colleghi molto più competenti di me, quale grave danno arrechi al nostro commercio, al traffico, al

l'andamento regolare della ferrovia, questo stato di cose.

Io dirò al Governo, e per esso all'onorevole ministro dei lavori pubblici, che non intendo pregiudicare la questione, accennando come debba essere risolta: io ho già manifestata altrove la mia opinione; dico solo che conviene provvedere agli interessi generali ed alle domande giuste ed eque del personale sollecitamente; e che aspetto una franca, recisa, chiara risposta del ministro, la quale varrà a tranquillare gli animi agitati degli isolani.

Non voglio dire se convenga riscattare o se convenga prolungare la convenzione con la Società Reale; dico al Governo: qualunque risoluzione vogliate adottare, o riscattare, o prolungare la concessione, risolvete subito la questione, perchè conviene uscire dalla presente incertezza dannosa per tutti.

Fate ciò che credete, ma non ci lasciate in questa penosa condizione, per cui la Società non provvede, lo Stato neppure, le linee deperiscono, e, quando vorrete riscattarle, non troverete più le linee, o troverete, come avete trovato altrove, del materiale che non servirà, e voi sarete costretti a fare un prestito per rifare interamente le linee.

In questo voto io sono l'esponente di tutti i deputati sardi, i quali mi hanno dato incarico di fare questa istanza all'egregio amico onorevole Sacchi.

Un'ultima questione ed avrò finito; quella delle strade di accesso, a cui ha già accennato da un altro punto di vista l'egregio mio amico onorevole Cavagnari. L'onorevole Cavagnari si preoccupava della difficoltà che hanno i comuni di poter fare i progetti, necessari alla costruzione delle opere, e suggeriva al Governo di delegare questa compilazione al Genio civile.

Francamente io non divido questa opinione, perchè, mio carissimo amico, credo che il rimedio sarebbe peggiore del male. Nelle condizioni, in cui oggi si trova il Genio civile, che non può in alcuna provincia bastare alle attuali mansioni, se voi gli date l'incarico di compilare questi progetti per conto dei comuni, potete essere sicuri che questi progetti saranno gli ultimi, perchè i primi ad essere compilati saranno quelli, che riguardano il Governo.

CAVAGNARI. Ma io ho chiesto provvedimenti in proposito.

CARBONI-BOJ. Il rimedio, onorevole Cavagnari, potrebbe essere un aumento del

personale, lo so; ma anche questa questione è molto complessa, perchè come tutti sanno i concorsi per ingegneri del Genio civile vanno deserti, essendo le remunerazioni che si offrono non rispondenti al mercato, diremo così, degli ingegneri.

Dunque il problema è gravissimo. Se noi subordiniamo la questione delle strade di accesso agli studi da farsi dal Genio civile, noi pregiudichiamo gli interessi dei nostri comuni. Si potrebbe fare, quello che abbiamo già fatto in Sardegna, dove la provincia di Cagliari si è sostituita ai comuni ed ha fatto gli studi per conto proprio. Di più abbiamo fatto una convenzione col Governo, approvata dal Consiglio di Stato, con cui il Governo si è obbligato a costruire le strade, indicate nell'elenco unito alla convenzione.

Noi credevamo di avere scoperta l'America e di avere assicurato la costruzione delle strade di accesso, che, se sono indispensabili nelle altre parti d'Italia, lo sono tanto più da noi, dove il problema delle comunicazioni è più difficile, perchè abbiamo grandi estensioni con poca popolazione. Orbene le nostre illusioni sono svanite davanti alla Corte dei conti.

La Corte dei conti, che aveva registrata la convenzione con l'elenco unito, che per alcuni anni aveva dato il nulla osta per le strade da costruire, di cui molte nella identica condizione di altre, venute dopo, ad un certo punto disse: no, non si possono costruire le strade perchè è fuori della legge.

Io debbo rendere giustizia al ministro dei lavori pubblici, il quale ha energicamente reagito contro questa pretesa della Corte dei conti, non solo mettendo innanzi i criteri della legge, ma anche la convenzione, stipulata con la provincia di Cagliari. Il ministro ha detto: badate che sono legato da convenzione; la provincia di Cagliari può fare una questione legale, ed io posso essere condannato ai danni; non vi lamentate poi se questi danni, come è avvenuto per altre liti, saranno liquidati a carico dello Stato.

Orbene, nonostante tutto questo buon volere dell'amico Sacchi, la Corte dei conti ha resistito, e debbo dire che ha resistito per cinquantuna strada; e sapete quale è quella per cui non ha resistito? Non la dirò alla Camera.

Voci. La dica! la dica!

CARBONI-BOJ. Non ha resistito neppure un giorno per la strada di Tivoli, che

si trova nelle stesse condizioni delle strade che ho ricordate.

Questa è andata, e le altre no; e quindi tutte queste strade italiane, in numero di cinquantuna, non sono state fatte.

L'amico Sacchi sa che noi abbiamo già provocato il parere di parecchi giuriconsulti, che hanno detto che lo Stato deve, quanto meno, costruire quelle strade che furono comprese nell'elenco, e che si ha diritto di convenire giudizialmente lo Stato per l'adempimento dei suoi obblighi.

Ma noi non vogliamo arrivare a questo urto fra lo Stato e la nostra provincia, perchè potrebbe in avvenire dar diritto all'indennità, ma nel frattempo le strade non si costruirebbero, e lo scopo nostro non è quello di aver danari a titolo d'indennità, ma di costruire le strade. (*Approvazioni*).

Però diciamo, per quanto riguarda le altre strade non comprese nella convenzione, si provvederà con la nuova legge che voi avete presentata, e quelle strade le quali hanno riportato l'approvazione del prefetto, perchè questo, secondo l'ordinamento della legge è un impegno, dovranno essere costruite e sussidiate con le norme della legge vigente.

La quale vuole che le strade, dopo votate dal comune e dalla provincia, se hanno pure riportato il decreto del prefetto s'intendono accettate, per cui a tutte le strade che avranno il decreto del prefetto dovrà applicarsi l'antica legge, anche perchè nell'articolo 2 del nuovo disegno di legge avete detto, che si debbono rispettare gl'impegni assunti.

Ma se per le nuove strade provvederà la nuova legge, ed anche noi in provincia di Cagliari ne abbiamo circa 60 non comprese nella convenzione, per quelle comprese nella convenzione mi pare che sia il caso di non aspettare neppure che sia votata la nuova legge.

Io faccio appello a voi, faccio appello al Governo perchè queste strade si facciano, e specialmente la strada da Cabras ad Oristano. Cabras è un paese di 6,000 abitanti, e che non può comunicare con Oristano e con gli altri paesi se non si fa questa strada: quindi, per lo meno per questa strada, veda l'onorevole ministro di valersi della facoltà che ha, e cioè, anche contro il parere della Corte dei conti, voglia far registrare con riserva il decreto per costruirla, e così questo comune ricco potrà svolgere i propri traffici.

Faccio appello alla buona volontà del ministro ed all'affetto del Governo perchè ciò avvenga ed avvenga presto.

Io credo, egregi colleghi, che il Governo terrà conto di queste principali questioni, che io ho sottoposto al suo esame e vorrà risolverle al più presto e nel senso da me indicato.

Finisco, ricordando alla Camera l'osservazione acutissima di una mente elettissima, di Giuseppe Mazzini. Giuseppe Mazzini parlando di noi sardi, diceva che il problema della Sardegna era un problema di amore dato e ricambiato.

Ora noi abbiamo all'Italia dato tutto il nostro amore. Quando si è trattato di formare l'unità d'Italia noi, che avevamo dei privilegi antichissimi, che c'erano stati concessi dalla Spagna e conservati dal Piemonte, sull'ara della patria abbiamo rinunciato ultroneamente a questi privilegi, senza che una voce nell'Isola si sia levata per dire che non si doveva fare; all'affetto d'Italia tutto abbiamo sacrificato, ed il sangue dei nostri fratelli, in tutte le battaglie, ha bagnato le zolle dei campi sfortunati di Novara, come di quelli avventurosi di Libia, aumentando grandemente il martirio italiano.

I nostri poveri contadini, con imposte gravose, in un paese povero, senza mai protestare, tutto hanno dato perchè questa Italia nostra assurgesse a quella grandezza in cui oggi si trova e fortunatamente si troverà in avvenire. Il nostro amore è dato; e noi crediamo che il Parlamento italiano ed il Governo ricambieranno con usura questo amore dato, accordando quei provvedimenti che valgano a migliorare l'Isola. E in questo ricambio d'affetto sta il rifiorire della Sardegna. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Moltissimi deputati vanno a congratularsi con l'oratore.*)

PRESIDENTE. Spetta ora di parlare all'onorevole Cottafavi, che ha anche presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera confida che il Governo vorrà provvedere con sufficiente larghezza alle strade nazionali, ai bacini montani ed alle strade d'accesso alle stazioni ».

COTTAFAVI. Non tema la Camera che io le sottragga molto tempo, perchè invece mi limiterò a poche osservazioni.

Molte cose furono dette e così bene dai miei predecessori, che io sono dispensato dall'addentrarmi nella discussione di questo bilancio, discussione che è veramente

confortante, perchè, mentre non dimentica gli interessi locali, tuttavia assai spesso assurge agli interessi generali del paese. Non è una discussione di quelle per cui si possa dire che ognuno è venuto a portare innanzi i piccoli bisogni del proprio collegio. Invece la Camera ha sentito trattare le più alte questioni che si collegano al bilancio dei lavori pubblici.

Entro senz'altro in argomento, e mi associo a quegli oratori i quali hanno fatto vive raccomandazioni all'onorevole ministro affinché voglia operare una riforma del Genio civile.

Questo corpo di funzionari ha prestato utili ed eminenti servizi; però in moltissime occasioni è stato attaccato ed è rimasto troppo spesso indifeso, perchè è giustizia riconoscere che, se come tutti gli organismi esso presenta qualche menda e qualche deficienza, tuttavia ha risposto serenamente all'appello in tante occasioni e anche quando si richiedevano da lui dei servizi che forse non erano completamente nelle sue attribuzioni, come quando si è richiesta l'opera sua in occasione di opere edilizie, di architettura ed altro.

Il corpo del Genio civile ha prestato servizi nobilissimi in occasione del disastro di Messina, ha dato prova in Libia di notevole assiduità e di solerzia grandissima.

Abbiamo in questo corpo alcuni fra i nostri migliori ingegneri. Io quindi, pur facendo voti che lo si completi, che si renda migliore la carriera, non posso non rendere omaggio a coloro che compiono serenamente il loro dovere, anche attraverso a disinganni e amarezze. Vorrei poi che nella riforma del Genio civile, oltre che fin dall'inizio si pensasse a provvederlo di un trattamento migliore, si regolasse assai meglio la carriera, di modo che l'ingegnere del Genio civile, che attende a lavori di grandissima importanza, non fosse costretto a paragonare la propria miserrima sorte con quella di tanti ingegneri liberi, che con minori responsabilità, esercitando la professione, riescono a salire ad un fastigio anche dal punto di vista economico, che è follia sperare per l'ingegnere del Genio civile.

Con questo sistema non si alletteranno mai i giovani a entrare al servizio dello Stato.

L'onorevole Romanin-Jacur ha parlato diffusamente e con la competenza che tutti gli riconoscono, della navigazione interna.

Mi associo pienamente a lui perchè si abbiano ad affrettare e ad intensificare gli

studi in modo che si possa entrare nel periodo esecutivo.

I trasporti e i commerci per mezzo delle ferrovie sono oltremodo costosi; e noi dell'Emilia, che un giorno andavamo a Venezia per Francolino, e trasportavamo le merci emiliane senza alcuna difficoltà, oggi dobbiamo spendere almeno tre volte tanto per comunicare con l'antica regina dell'Adriatico, e possiamo dire, sotto certi aspetti, che per quanto riguarda la navigazione fluviale siamo addirittura in arretrato ed abbiamo peggiorato le nostre condizioni. Credo che la navigazione fluviale sarà necessario complemento dell'esercizio delle ferrovie, e potrà oltre modo giovare alla prosperità dei nostri commerci interni.

Molta cura bisogna avere delle strade nazionali; esse, quantunque molte se ne interessino qui alla Camera, non progrediscono nella rete stradale quanto sarebbe desiderabile; si potrebbe quasi dire che esse si sono arrestate.

Presentemente non abbiamo che lavori per tre grandi strade nazionali di cui sono pronti i progetti, quelle numeri 1, 30, 40, una delle quali riguarda la provincia di Reggio Emilia, la seconda la provincia di Bologna e la terza quella di Cuneo.

Faccio vive raccomandazioni affinché per questa strada nazionale della provincia di Reggio Emilia voglia l'onorevole ministro fare in modo che si provveda con tutta sollecitudine a quelle correzioni ed opere che mettano in grado il pubblico di poterne comodamente profittare per transito e commerci. Essa serve anche per altre provincie e può avere importanza strategica.

È poichè ho la parola in ordine all'argomento delle strade nazionali, ricordo all'onorevole ministro la condizione degli umili funzionari che sono i cantonieri delle strade medesime. Essi, se confrontano la loro posizione con quella dei cantonieri provinciali o dei cantonieri comunali, e le responsabilità che per contro hanno, si trovano in condizioni molto peggiori.

È doveroso che lo Stato, mentre per tanti altri funzionari suoi ha creduto bene di provvedere, non abbia a lasciare nell'oblio questa classe benemerita, che vive continuamente in mezzo alle più grandi fatiche e a ogni sorta di pericoli e di privazioni lungi da comodi e dai piaceri della città.

Raccomando poi all'onorevole ministro la questione dei bacini montani.

L'onorevole Sacchi sa quante volte io mi sono a lui rivolto per vedere di portare ad una possibile esecuzione il bacino Grisano, quest'opera singolare che gioverebbe a due provincie, quest'opera che è stata progettata da oltre trenta anni. Abbiamo due leggi, la prima del 13 luglio 1901, la seconda del 12 marzo 1903 e abbiamo non poche provincie che attendono da questa legge il vantaggio di attuare bacini. Noi non domandiamo che il contributo dello Stato sia tale da impegnare le sue finanze in modo troppo grave; vogliamo unicamente che esso ci agevoli la via, tanto più che le nostre Amministrazioni provinciali sono pronte a sostenere qualunque carico, e ad assumere l'esecuzione, anticipando le spese, quando abbiano dallo Stato quell'appoggio e quel concorso che si ripromettono.

Confido che l'onorevole ministro terrà conto di questa raccomandazione.

Al problema dei bacini montani come è noto, si connette quello delle bonifiche, perchè ciò che si deve fare in alto coi bacini, occorre farlo in basso colle bonifiche, e cioè procedere a sistemazioni, a lavori, a continui miglioramenti.

Noi nell'Emilia su questo rapporto non possiamo dolerci del Governo, nè possono dolersene le Romagne.

Lo Stato, quantunque non abbia ancora potuto fare tutto, e nemmeno da noi si domanda che faccia tutto in una volta, ha però per la nostra provincia erogato una forte somma, e disposto studi seri e concreti che hanno portato a risultati positivi: noi domandiamo che si continui e che l'esecuzione delle opere incominciate venga portata a fine con tutta sollecitudine. Perchè quando si tratta di bonifiche, di acque, di porti, di lavori pubblici in genere, l'esecuzione frammentaria ed incompleta è la più costosa di tutte. Accade molte volte che quando si è costruito e costruito bene per un certo tratto, lasciando poi l'opera incompleta, al primo disastro tellurico o climaterico che accade, quel tanto che si è fatto va distrutto, appunto perchè manca quell'opera di coordinamento e di raccordo che è indispensabile.

Creda l'onorevole Sacchi che sarà molto meglio cominciare minori opere e completare di più quelle in corso.

Con questo mezzo noi avremo la soddisfazione di vedere qualche comune e qualche provincia totalmente soddisfatti e di poter quindi predisporre coi nostri programmi progressivi i lavori nelle altre pro-

vincie che ancora non ebbero la fortuna di vederli eseguiti.

Raccomando le maggiori premure per i comuni franosi, che hanno bisogno di continuo aiuto e di efficace difesa come quello di Baito che è il più franoso d'Italia! È un interesse dello Stato, ma è anche un dovere!!

Per le strade di accesso alle stazioni e ai porti, è stato presentato un progetto di legge che ha allarmato alquanto i colleghi, perchè ci sono dei comuni che hanno già intrapreso delle spese ed eseguito in parte i lavori e temono che con l'applicazione del progetto vengano loro sottratte quelle garanzie che prima avevano.

Credo che l'onorevole ministro troverà modo di conciliare gl'interessi che sono tutti ugualmente sacri e ugualmente nazionali e che quindi non debbono mai in nessuna legge supporre in conflitto, ma sempre ritenersi in quell'accordo ed in quell'armonia che li conducano a poter camminare di pari passo e ad essere ugualmente tutelati per la comune soddisfazione.

Ci sono dei comuni che provvedono fin dove e come possono alla loro viabilità. Per questi comuni raccomando all'onorevole ministro di voler provvedere a dar loro qualche sussidio e che questo sussidio non sia ritardato di troppo come spesso accade.

Non voglio citare motti latini alla Camera perchè molte volte non sono bene accolti; ma ricordo che chi dà subito dà due volte, *qui cito dat, bis dat*.

È il caso di ripetere questo in materia di lavori pubblici, dove appunto, per le ragioni che ho espresso prima, il compiere lavori immediatamente e con sollecitudine è garanzia che essi siano eseguiti bene ed è garanzia di soddisfazione per le popolazioni.

Vorrei poi che si procedesse ad una più completa classifica dei nostri fiumi e torrenti. Abbiamo dei fiumi importantissimi per cui si spendono somme enormi, specialmente in occasione di costruzione di linee ferroviarie, che non esistono nei ruoli del Genio civile, nè delle regioni, nè dello Stato.

Per moltissimi anni, ad esempio, il fiume Secchia non esisteva negli elenchi dello Stato. In provincia di Reggio Emilia vi è il torrente Tresinaro che di quando in quando fa qualche vittima e non ha mai ottenuto dal Governo nulla per la sua sistemazione.

L'onorevole ministro sa che io gli ho rac-

comandato la costruzione di un ponte, costruzione che si impone anche per togliere i pericoli della viabilità a coloro che percorrono la strada su cui quel ponte deve essere fatto. Voglio sperare che per questo ponte di Arceto l'onorevole ministro darà sollecite disposizioni, essendo già pronto ed approvato il progetto ed avendo il comüne deliberata la costruzione.

Ho finito le mie brevi considerazioni, perchè, come ho detto, non intendo dilungarmi. Credo che, come si è detto che le buone finanze fanno la buona politica, anche una savia politica di lavori pubblici sia quella che possa dare le maggiori soddisfazioni materiali, le quali poi si cambiano in soddisfazioni morali; perchè tutti i problemi che riguardano il ministro dei lavori pubblici, sono problemi che interessano la vita locale e che si collegano alla vita nazionale e al progresso del nostro paese. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

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

ORLANDO SALVATORE. Anch'io parlerò brevissimamente su alcuni interessi e su alcune necessità del traffico ferroviario-marittimo della Toscana, il quale, essendo connesso col porto di Livorno, mi obbligherà anche a toccare questo argomento.

Domando perciò venia alla Camera se dovrò parlare di un interesse, che può sembrare locale ma che, secondo me, data anche la importanza delle cifre che citerò, va assai al di là e rappresenta un vasto interesse nazionale.

Del resto interessi del porto e traffici della regione sono cose talmente collegate tra di loro che non può dirsi se lo sviluppo di una regione dipenda dai miglioramenti che si apportano alle condizioni del porto o se sia invece lo stato di prosperità della regione che crea e sviluppa il porto.

Se si dovesse guardare a quello che avvenne a Genova dal 1876 al 1883 quando si fecero risentire i primi effetti benefici dei lavori promossi con la donazione Galliera, si potrebbe ritenere che lo sviluppo della regione dipende dal porto più che dipenda il porto dalla prosperità della regione.

Infatti in quel breve periodo di sei anni il traffico del porto, che si dirigeva per la maggior parte per l'alta Italia come vi si dirige anche oggi, triplicò, tanto che allora si diceva a Genova che i 20 milioni del duca di Galliera erano stati donati più che a Genova, a Milano, a Torino e al Veneto.

Da quel momento data la rapida ascesa dello sviluppo commerciale e industriale di quella regione, che forma oggi l'orgoglio del nostro paese, ed è forse per questa ragione che Milano, dopo aver avuto il porto in acqua salata, ne desidera oggi un altro in acqua dolce. E la medesima ragione spiega anche perchè non si è eretto mai a Genova un monumento al duca di Galliera, e si attende forse che lo si faccia a Milano. Certo qualcuno dovrebbe pensare a ricordare la memoria del benefico Duca.

Qualche cosa di simile sta avvenendo in Toscana in ordine ai lavori eseguiti nel porto di Livorno in base alla legge del 14 luglio 1907.

Dico subito, perchè il ministro abbia un concetto esatto di quel traffico, che il gettito della dogana marittima di Livorno è giunto nel 1912 a circa 20 milioni: si tratta quindi di una cifra di tale importanza per la quale, ripeto, parlando di questo interesse, credo di non parlare di un interesse esclusivamente locale, ma di un vasto interesse nazionale.

Se confrontiamo il gettito della dogana di Livorno con quello degli altri porti marittimi, escluso Genova che si distanzia di troppo da tutti gli altri porti, troviamo che nel 1911-12 (il confronto non è preciso perchè qui le cifre si riportano all'anno finanziario, mentre per Livorno si tratta dell'anno solare, ma la differenza non può essere molta; in parte deriverà dal maggior gettito per la importazione maggiore di grano), Ancona dà un gettito di 5 milioni e 664 mila lire; Catania di 7 milioni e 712 mila lire; Civitavecchia di 3 milioni e 235 mila lire; Napoli di 37 milioni e 799 mila lire; Palermo di 6 milioni e 995 mila lire; Savona di 8 milioni e 699 mila lire; Spezia di un milione e 357 mila lire; Venezia di 25 milioni e 265 mila lire.

Dunque il traffico della Toscana, che fa capo al porto di Livorno insieme con quello che fa capo ai porti di Napoli e di Venezia, dà luogo ad uno dei maggiori cespiti doganali del paese di gran lunga superante quelli degli altri porti, esclusa Genova.

Ma se l'onorevole ministro mi consente la disamina di qualcuna delle cifre statistiche in ordine al porto di Livorno, io allargherò il mio concetto in relazione ai porti in generale.

Qual'è l'effetto dei lavori eseguiti dallo Stato, principalmente quello dovuto alla maggiore profondità di acqua di cui si è dotato il porto di Livorno?

Anzitutto debbo dar lode al predecessore dell'onorevole Sacchi, all'onorevole Bertolini cioè, per l'acquisto di quelle draghe di Stato che hanno dato buonissimi risultati, portando immediati benefici effetti. E lo dimostro con le cifre. Questo grandissimo aumento di movimento commerciale del traffico toscano, che ha portato il totale del traffico, come peso, a circa 1,700,000 tonnellate nell'anno scorso, è stato prodotto da un numero minore di piroscafi dell'anno precedente, inquantochè, nel 1911, i piroscafi entrati nel porto di Livorno erano 4,607 e, nel 1912, diminuirono a 4,501. Invece vi fu un grandissimo aumento nel tonnellaggio totale delle navi entrate.

L'aumento dei fondali, che consente ora l'ingresso nel porto alle navi più grosse, ha indotto gli armatori ad abbandonare le navi antiche piccole e non economiche, per sostituirle con navi moderne di maggiore portata e maggiormente economiche perchè, con un piccolo aumento di carbone, quasi con le stesse spese generali e con la stessa spesa di personale, si possono portare maggiori quantità di carico.

Ecco quindi che lo Stato, con l'approfondire i porti, comincia a guadagnare nelle entrate marittime.

Aumenta il tonnellaggio di entrata, aumentano le tasse pei diritti marittimi; esse per l'aumento di circa 400 mila tonnellate relative al porto di Livorno, danno un aumento di circa 70 mila o 80 mila lire, che resta assicurato per sempre all'erario italiano, oltre gli aumenti che vengono dallo sviluppo del traffico, perchè una volta aperta la via alla nave moderna, essa non viene più tolta dall'armatore.

Ecco quindi un primo vantaggio dei lavori portuali; ed è perciò che le escavazioni rappresentano una vera speculazione per lo Stato.

Ma c'è anche un'altra cosa che ridonda direttamente a vantaggio del commercio e indirettamente a vantaggio dello Stato ed è che, messa la nave grande sulla linea, i noli scendono immediatamente. Noi, per il traffico del carbone, avevamo a Livorno un nolo maggiore di mezzo scellino di quello dei piroscafi diretti a Genova, appunto perchè si dovevano prima mandare piroscafi a piccola immersione e perchè questi approdavano in condizioni malegevoli e per l'aleggio nell'antemurale che occorreva fare per poter entrare nel porto mercantile. Resa possibile la grande navigazione, il nolo potè ridursi di mezzo scellino ed allora, sopra

800 mila tonnellate di carbone che giunge nel porto di Livorno, il vantaggio che ne risente il commercio interno rappresenta circa 500 mila o 600 mila lire soltanto per questa parte. Se poi lo estendiamo a tutte quante le merci che sono dirette in Toscana, il vantaggio del commercio può salire a cifra assai più alta.

Vantaggio, quindi, diretto dello Stato per l'aumento dei diritti marittimi; vantaggio del commercio per la diminuzione dei noli. Lo Stato dunque va provvedendo, specialmente con l'aumentare i fondali, a migliorare la condizione di quella parte del traffico che riguarda le vie marittime.

Resta ora la parte che riguarda la funzione del porto a sè. Non tedierò la Camera perchè l'argomento è troppo vasto. Soltanto voglio accennare a questo, che per quello che riguarda mezzi di scarico si è fatto ben poco e, salvo l'inizio di qualche grù a Livorno, non si è provveduto ancora per Civitavecchia, nè per Palermo, nè per Ancona, nè per parecchi altri porti.

Anche questi mezzi di scarico ridondano a vantaggio del commercio e servono ad aumentare il traffico.

E vi è un'altra partita, sulla quale richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro. Intendo parlare delle tettoie. Noi manchiamo nei nostri porti di queste tettoie che sono, dirò così, il vero anello di congiunzione tra il traffico marittimo e il traffico terrestre, in quanto un piroscalo non ha orario; arriva improvvisamente e parte il più rapidamente possibile.

Se il piroscalo non trova la merce preparata in appositi locali, provveduti dall'Amministrazione ferroviaria a tasso bassissimo, non può fare il suo carico perchè non vi è tempo di far giungere la merce dall'interno, e partirà lasciando la merce giunta in ritardo a terra. Non si potrà quindi mai avviare un traffico, se non provvederete queste tettoie che sono veramente la vita dei porti. Su questo punto abbiamo una grande manchevolezza, ed occorre uno stanziamento per provvedere i fondi necessari, non solo per queste tettoie, ma per completare in genere gli arredamenti dei porti.

Non parlo, come ho già detto, delle organizzazioni portuarie, perchè l'argomento è troppo vasto; certo è però che la necessità di decentrare tutto ciò che è amministrazione portuaria è tale che su di essa ormai siamo tutti d'accordo, e credo che

essa cominci ad entrare anche nell'ordine di idee del Governo.

Però ancora non si sono potute ottenere nemmeno quelle Commissioni locali che con poteri delegati dal Governo avrebbero per iscopo di decidere le questioni locali portuarie sul posto.

Ora la centralizzazione, onorevole ministro, corrisponde ad uno stato, non vorrei usare un termine troppo reciso e dire semi-barbaro, ma certamente ad uno stato non progredito del paese; perchè dimostra che si ritiene che nelle varie località non vi sieno funzionari e persone capaci di fare tutto quello che si è fatto in tutti i paesi del mondo e che soltanto in Italia ancora non si è fatto.

Vengo all'ultima parte delle mie osservazioni, la quale riguarda lo sviluppo ferroviario dei porti, specialmente per le comunicazioni con l'*hinterland*, ossia con le regioni che stanno dietro i porti.

L'onorevole ministro sa che le linee ferroviarie dei porti per l'interno sono le vere linee redditizie della nostra rete ferroviaria, mentre le linee longitudinali, per le quali si domandano centinaia di milioni per il raddoppio dei binari e per altri lavori sono, dirò così, la veste ufficiale ferroviaria del paese e quelle sulle quali viaggiano più frequentemente funzionari, deputati e altre persone che non pagano, mentre sono le linee che per materiale e trazione sono le più costose.

Le linee dai porti per l'interno sono invece quelle sulle quali si dirige tutto il movimento mercantile del paese attivo e pagante, quelle insomma che rendono la gestione ferroviaria redditizia, perchè senza di esse sarebbe passiva. È dunque dovere del Governo di curare diligentemente queste linee.

Ma che cosa si è fatto finora? È certo che molto si è fatto per Genova dal 1883 in poi, cioè, la succursale dei Giovi, i lavori per la stazione Principe, la sistemazione ferroviaria del porto e via dicendo; e giustamente si è fatto, perchè lo sviluppo portuario dipende dal funzionamento delle stazioni; qualche cosa si è fatto anche per Savona con quei lavori che sono stati stabiliti con apposita legge; ma per tutto il resto non si è ancora provveduto e non si pensa di provvedere.

Noto come la ferrovia Parma-Spezia, costruita per necessità militari, ha invece creato un porto mercantile; anche la ferrovia Lucca-Viareggio, che aveva ed ha

scopo militare, sta creando invece il porto di Viareggio che prima era un porto di pescatori ed oggi vede sulle sue calate moltiplicarsi tutti i giorni le merci e che credo assurgerà ad una discreta importanza, quando saranno eseguiti i lavori stabiliti dalla legge del 1907.

Ma, quando scendiamo più in basso, vediamo che nulla si è fatto, mentre numerose domande sono venute da tutti i porti, perchè è naturale che dove esiste un porto si faranno sempre domande per linee di penetrazione nell'interno.

Per esempio, da Livorno si è domandata la linea Pontedera-Livorno; Civitavecchia ha domandato la linea per Orte; Orbetello domanda la linea per Orvieto.

Tutti i porti domandano le linee che debbono dar loro la vita; ma non si è fatto nulla per quanto riguarda le linee di penetrazione richieste, nè per ora vediamo proposto alcun provvedimento; ed io l'attendo dalla parola dell'onorevole ministro, il quale nella sua avveduta opera di governo deve sentire la necessità di curare queste linee di penetrazione.

E ritorno su quella piccola linea che si domanda da Livorno.

La linea Livorno-Pontedera è una linea la quale non costa che 9 milioni e mezzo, ed accorcerebbe sopra Pontedera, che è un centro ferroviario importante, di circa 25 per cento e 10 per cento per Firenze.

Quella linea porterebbe questo vantaggio al commercio: 10 chilometri di meno su quella linea, già carica adesso, portano 700 mila lire circa di economia al traffico della linea e cioè al commercio ed alle industrie della Toscana. Le quali, riunite ai vantaggi ed alle economie ottenute per il porto, producono un insieme di miglioramenti nella spesa (nella merce che entra, e nella merce che sorte) da provocare un ulteriore sviluppo di cose che porterà aumento nel prodotto doganale ed aumento nei diritti marittimi del porto.

Ora questa linea è stata invocata da molti anni, onorevole ministro. Io qui potrei leggere (non lo faccio per non entrare in una questione che può sembrare eccessivamente locale) i voti di Firenze, di Pontedera e di altri paesi.

Ma io porto la questione sopra un campo di interessi assolutamente generali. La cifra di 20 milioni di gettito doganale del traffico marittimo toscano, e che è così distante da tutto quello che è per gli altri porti, deve farvi persuaso, onorevole ministro,

della necessità di questa linea per la vastità di interessi che ad essa farebbero capo.

Noi dobbiamo provvedere a questa penetrazione verso la Toscana in modo che si possa compiere in maniera economica e rapida, come è chiesto oramai da tanto tempo.

Molti dei traffici locali sono traffici di esportazione, in quanto il movimento del porto di Livorno per un terzo è esportazione. Questa la questione.

Il carbone, che rappresenta in molti porti fino il novantacinque per cento del totale movimento (così a Savona ed altrove) a Livorno non arriva al cinquanta per cento, mentre l'esportazione è del trenta per cento.

Ciò vuol dire che tanto è interessante il movimento industriale del Paese, per il consumo che fa del combustibile, quanto è interessante il movimento industriale per lo smaltimento dei prodotti.

Ed una gran parte di questi prodotti sono oggi, ancora, obbligati a dirigersi su Genova, con un aumento di spesa.

Onorevole ministro, su questa questione della linea di penetrazione del porto di Livorno io richiamo la vostra attenzione in modo speciale, e spero che la vostra risposta su questo argomento, che è di importanza essenziale per noi, utile per l'azienda ferroviaria, sia quale noi tutti l'aspettiamo, quale tutti l'aspettano in Toscana. E non ho altro da dire. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Suar-di a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

SUARDI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Aggiunta di posti di professore ordinario e di straordinario della Regia Accademia scientifico-letteraria in Milano, al ruolo generale dei professori di materie fondamentali delle Regie Università (1246).

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole Giovanelli Edoardo a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

GIOVANELLI EDOARDO. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Modificazioni ai ruoli organici del personale dell'amministrazione esterna delle gabelle e degli uffici tecnici di finanza. (1289)

Provvedimenti per i militari del Corpo Reale equipaggi. (1308)

Convalidazione del Regio decreto 25 luglio 1912, n. 873, che concerne la sostituzione nei corrispondenti ruoli organici degli impiegati civili dipendenti dall'Amministrazione militare inviati in Libia o nell'Egeo, nonchè l'aumento alle tabelle organiche dei personali civili tecnici di artiglieria e del genio del numero d'impiegati occorrenti ai servizi dell'aeronautica militare. (1243)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Riprendendo la discussione del bilancio dei lavori pubblici, spetterebbe di parlare all'onorevole Dentice; ma non è presente.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnesi, il quale svolgerà anche a nome dell'onorevole Parodi il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a voler provvedere adeguatamente a tutto il problema delle strade rotabili comunali, ed in modo speciale a quello delle strade dei comuni isolati ed a quello delle strade rurali ».

AGNESI. Sarò brevissimo; e per non ripetere cose già dette in questa discussione io mi limiterò a svolgere solamente la parte del mio ordine del giorno che riguarda le strade dei comuni isolati.

L'ottimo relatore scrive a proposito di queste strade nella sua chiara relazione:

« È evidente anche qui la opportunità, anzi la necessità, di nuovi stanziamenti ».

Ma alle parole del relatore io aggiungo che è dovere del ministro dei lavori pubblici e del ministro del tesoro, che io ho il piacere di vedere qui presente, e quindi del Governo, di mantenere fede alle promesse ripetutamente fatte a me ed alla Camera, durante la discussione di precedenti bilanci e leggi, colle quali promesse il Governo si impegnava di reintegrare, quando avessero fatto bisogno, le somme già bilanciate per queste strade, e poi stornate dai residui.

Infatti:

nel bilancio 1906-907 si era stanziato

per le strade dei comuni isolati un primo milione di lire;

nel secondo esercizio, ossia nel bilancio 1907-908, nulla si era stanziato perchè non era ancora approvato il piano regolatore dei lavori;

nel bilancio 1908-909 si era stanziato un altro milione, che però poi venne stornato con una leggina di variazioni presentata dal ministro onorevole Bertolini, ma colla promessa di reintegro: cosa che finora non fu fatta;

nel bilancio 1909-10 si stanziarono lire 500 mila.

E poi con una legge Bertolini su varie opere pubbliche si impegnarono i bilanci del triennio 1910-11, 1911-12 e 1912-13 per uno stanziamento annuale di un milione ciascuno; cosa che si è fatta. Ma col disegno di legge per le Puglie e per le alluvioni del 1910, presentato nel novembre 1910 e che diventò poi la legge del 13 aprile 1911, n. 311, si stornarono dagli stanziamenti dei comuni isolati tutti i residui che vi erano ossia lire 1,400,000, con promessa pure di reintegro.

Già nella discussione del bilancio 1910-11 che aveva luogo nel dicembre 1910, io mi lamentavo di questo storno che si proponeva col disegno di legge n. 608. Allora l'onorevole ministro mi assicurava che i fondi per le strade dei comuni isolati non sarebbero mancati.

Io mi lamentavo poi nuovamente durante la discussione di quel disegno di legge n. 608, nella seduta del 4 marzo 1911.

Ma l'onorevole ministro Sacchi, nella seduta del 16 marzo 1911, mi dava chiari e precisi affidamenti, concludendo col dirmi: « che neppure di un giorno resterà ritardata l'esecuzione di quelle opere care a noi tutti perchè rivolte a beneficio di operosi lavoratori ».

E lo stesso ministro del tesoro onorevole Tedesco soggiungeva:

« ...Quindi, onorevole Agnesi, il reintegro che ella invoca è assicurato; posso dirglielo in modo molto esplicito.

« Capisco; ella mi potrebbe rispondere che tra un anno ci sarà certamente un altro ministro del tesoro e quindi non sarò io a dover mantenere la promessa. Ma, naturalmente, c'è la continuità di governo, e la dichiarazione del ministro del tesoro di oggi varrà anche per il suo successore ».

TEDESCO, ministro del tesoro. Questo vale per me adesso. Ed io lo confermo ben volentieri, onorevole Agnesi.

AGNESI. Ora due anni sono passati da quelle promesse, gli onorevoli ministri Sacchi e Tedesco sono ancora al banco dei ministri — ed io ne sono assai lieto — ma quei reintegri promessi di lire 2,400,000, per gli storni fatti dai residui, non li vedo ancora.

Di ciò me ne sono già vivamente lamentato durante la discussione dell'ultimo bilancio dei lavori pubblici nella seduta del 13 marzo 1912. Ed anche in quell'occasione, l'onorevole relatore faceva eco autorevole alle mie raccomandazioni e l'onorevole ministro mi dava nuovi affidamenti che gli stanziamenti, ossia i denari per le strade pei comuni isolati non sarebbero mancati.

Ma oggi questi denari per le strade dei comuni isolati mancano, e bisogna davvero provvedere, onorevole ministro del tesoro.

Difatti, come ho detto, nei vari esercizi dal 1906-907 al 1912-13 si sono stanziati in totale L. 5,500,000
ma se ne sono stornate » 2,400,000

son rimaste dunque L. 3,100,000

L'onorevole relatore a pagine 10 ed 11 ci fa conoscere che già vennero appaltate n. 39 strade delle quali i lavori sono in corso per un totale impegno di lire 9,500,000.

Io posso aggiungere che i tre milioni che sono rimasti nei passati bilanci, al giorno d'oggi sono già quasi totalmente esauriti per pagamenti fatti, così rimarranno per prossimo bilancio tanti lavori o già fatti od in corso di costruzione per un importo di lire 6,400,000 a cui il solo milione stanziato in questo bilancio all'articolo 122 non è sufficiente a far fronte.

È dunque non solo opportuno e necessario, come dice l'onorevole relatore, ma è anche urgente e doveroso pel Governo stanziare maggiori somme per l'esercizio 1913-1914, reintegrando frattanto quelle somme che vennero stornate colla promessa di reintegro.

Senza maggiori stanziamenti io non so come si potranno continuare i lavori. Bisognerà sospenderli!

Prego l'onorevole ministro di volermi dare in proposito chiari affidamenti, per togliere dall'animo mio la dolorosa preoccupazione che quei lavori, ora in corso, possano venir sospesi, per mancanza appunto di fondi.

Ma le mie preoccupazioni non finiscono tutte qui. Non tutte le opere, comprese nel primo programma di lavori, furono già appaltate. Per esse si stanno ultimando ed approvando i progetti, e presto domanderanno di essere appaltate.

Dippiù l'onorevole relatore scrive che queste opere, che si presumevano di un importo di lire 16,000,000, richiederanno una somma quasi doppia.

Ora io domando: si faranno questi appalti? E se si faranno con quali danari verranno pagati?

Ed ancora io domando all'onorevole ministro: se per questi lavori non vi saranno, come oggi non vi sono, somme corrispondenti in bilancio, potranno i comuni, cui quelle opere riguardano, usufruire delle disposizioni degli articoli 2 e 3 della legge Bertolini-Rubini 4 gennaio 1910, n.5, la quale dà facoltà ai comuni, le cui strade non sono appaltate nel primo triennio dalla pubblicazione della legge, di costruirle essi stessi ottenendo dalla Cassa depositi e prestiti gli opportuni mutui?

Mi venne riferito — non so con quanto fondamento — che la Corte dei conti si oppone a ciò.

Prego l'onorevole ministro di volermi rispondere in proposito ed a tranquillare me, e molti di quei poveri comuni di montagna, che da tanti anni attendono queste strade, state loro più volte promesse, e che purtroppo sinora non si eseguono che in minima parte.

Io penso quali tristi considerazioni debbono fare quei poveri montanari, che pure contribuiscono, ed hanno contribuito colle loro imposte e col loro sangue alla grandezza della Patria — ed in Libia gli alpini ne hanno dato splendide prove! — quando vedono che in molte parti d'Italia, ed in questa Roma specialmente, si sprecano malamente i milioni a palate, per opere di puro lusso, mentre il Governo non sa trovare per essi nè denari, nè il momento opportuno per costruire alfine quelle strade rotabili che tolgano quelle laboriose popolazioni, dall'isolamento in cui ancora si trovano.

Prego l'onorevole ministro di volermi dare a questo proposito chiare, esplicite e confortanti risposte che mi affidino, come egli già ebbe a dirmi nella seduta del 16 marzo 1911, « che neppure di un giorno resterà ritardata l'esecuzione di quelle opere care a noi tutti perchè rivolte a beneficio di operosi lavoratori. (*Approvazioni*).

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

« La Camera invita il Governo a studiare il modo di rendere più redditizio l'esercizio delle ferrovie di Stato ».

CORNIANI. Parte importante dell'Amministrazione dei lavori pubblici è l'azienda ferroviaria.

L'ultima volta che si discusse sulle ferrovie fu nell'aprile 1912 quando venne presentato il consuntivo 1906-907 delle ferrovie di Stato. Ma veramente, più che una discussione fu quella una requisitoria di vari oratori contro l'onorevole Saporito pei suoi metodi d'investigazione, a cui si aggiunse la delusione provata pel plico, che doveva contenere documenti compromettenti, e che si dimostrò molto innocuo come il famoso plico Lobbia di vecchia memoria.

Ma se l'onorevole Saporito ha peccato, molto gli deve essere perdonato, perchè molto ha amato i consuntivi; ed è a questo suo spirito indagatore che si devono quelle rivelazioni sul Ministero della pubblica istruzione che ebbero quel risultato che tutti sanno. Gli fu rimproverato di aver denigrato il personale delle ferrovie, ma ricordo che allorquando gli onorevoli Goglio e Venceslao Amici ebbero severe parole pei ferrovieri, nessuno protestò; ricordo che le stesse rappresentanze degli impiegati delle ferrovie nel richiedere gli aumenti di stipendio dicevano essere possibili riforme ed economie nei servizi, come ebbe a dichiarare anche ieri l'onorevole Nofri, certo che per gli impiegati subalterni tali riforme ed economie si sarebbero dovute realizzare negli alti funzionari e viceversa.

E lo stesso ministro Sacchi nel presentare la proposta per l'aumento di venticinque milioni al personale accennò alla possibilità di future economie.

Ma, ricordata così rapidamente la passata discussione, veniamo all'esame del preventivo 1913-14 delle ferrovie di Stato. È preventivato un prodotto lordo di 581 milioni che supera quelli precedenti, essendosi verificato un costante aumento a cui corrisposero diminuzioni di entrate nette come vedremo in appresso.

Mentre pertanto si è preventivato pel 1913-14 un introito lordo di 581 milioni con una cifra cioè di 44 milioni superiore al ricavato del 1911-12, si è per le spese mantenuta la stessa cifra del 1911-12. Io penso che trattandosi di preventivi si deve se-

guire la regola ordinaria che lo stesso ministro del tesoro ha sempre raccomandato, di calcolare cioè con prudenza gli aumenti di entrata e con larghezza gli aumenti di spesa. È vero che all'inevitabile aumento di spesa che si verificherà nel 1913-14 in confronto del 1911-12 per l'aumento del traffico si provvede con uno stanziamento di 26,391,830 lire al n. 57 sotto il titolo: *Reintegro al fondo di riserva per le spese impreviste*.

Questa somma rappresenta il 60 per cento dell'aumento previsto nel prodotto lordo di 44 milioni; ma, a parte che tale percentuale del 60 per cento può parere insufficiente, posto che il coefficiente esercizio supera l'ottanta per cento, mi sembra che altro è lo scopo del fondo di reintegro, che è come una riserva straordinaria ora ridotta a soli 6 milioni annui.

Questo fondo di reintegro, che ha le destinazioni indicate dalla legge 7 luglio 1907, si deve formare con versamenti annuali del 2 per cento del prodotto lordo, che cesseranno quando si sia raggiunta la cifra di trenta milioni; esso sarebbe stato utile, come lo indicò l'onorevole Rubini, per provvedere ai danni occasionati alle Ferrovie dal terremoto.

Esso deve rappresentare qualche cosa di analogo al fondo di rinnovamento, che presso le ferrovie svizzera di Stato aveva già raggiunto la cifra di 65 milioni e mezzo alla fine del 1910, nel quale anno si erano fatti in tale fondo prelevamenti per lire 6,972,000 e versamenti per lire 8,874,000.

Anche presso le ferrovie prussiane di Stato, esiste un fondo analogo di accantonamento, che può raggiungere la cifra di 200 milioni di marchi.

Ritornando alle cifre che danno i prodotti lordi delle ferrovie, risulta che mentre nel 1905-906 con un prodotto lordo di 406 milioni si ebbe un avanzo netto di esercizio di lire 47,709,000, nel 1911 con un prodotto lordo di lire 525,000,000 si ebbe un prodotto netto di soli 36,000,000; ciò dipende dal fatto che contemporaneamente gli interessi ed ammortamenti delle somme che in ragione di lire 150,000,000 all'anno, si spendono per ampliamento e materiale mobile, sono cresciuti da 22 a 66 milioni ossia di 44 milioni che pesano sulle entrate. E dato il coefficiente dell'80 per cento applicato all'aumento lordo di 109 milioni, si ha un utile netto inferiore assai ai 44 milioni. E l'avanzo netto, come ebbe a dimostrare sul *Corriere della Sera* l'onorevole Ancona, sarebbe stato minore,

se con la legge del giugno 1909 non si fosse provveduto a sgravare il bilancio delle ferrovie caricando il Tesoro.

Se gli introiti netti tendono a diminuire, vi è una partita che tende purtroppo ad aumentare, quella degli accidenti toccati ai viaggiatori che da 22 morti e 326 feriti nel 1906-907 salirono nel 1911-912 a 27 morti e 1020 feriti.

Di fronte agli scarsi risultati finanziari delle aziende di Stato è stato detto che bisogna industrializzarle e dare loro autonomia; e ciò lo ha ripetuto qualche giorno fa l'onorevole Abbate a proposito dell'azienda postale e telegrafica.

Io credo ciò difficile, perchè, come dimostrò l'onorevole Zanardelli in un discorso pronunciato quando era ministro dei lavori pubblici, queste aziende hanno per vizio d'origine tendenze burocratiche. Ricordo che quando nel 1905 si istituì l'esercizio di Stato delle ferrovie, l'Amministrazione ferroviaria, in omaggio al principio della autonomia, ebbe a nominare come suo consulente legale l'avvocato Marchesini, ma intervenne l'Avvocatura erariale, che annullò tale nomina e licenziò il Marchesini con un congruo indennizzo. Certo è però che vi sono aziende statali ferroviarie che vanno relativamente bene, come quella prussiana con quasi 39 mila chilometri di linee e la Svizzera con 2700 circa, le quali hanno un coefficiente di esercizio più basso che le ferrovie italiane di Stato coi loro 13,472 chilometri.

Nelle discussioni che ebbero luogo sulle modificazioni ferroviarie, sui bilanci dei lavori pubblici, abbiamo udito valenti e competenti oratori come Rubini, Nofri, Ancona, Maggiorino Ferraris ed altri lamentare l'aumento delle spese ricercandone le cause che da alcuni si attribuiva a non perfetta utilizzazione del materiale mobile, altri a sovrabbondanza di personale e poco suo rendimento.

Gioverà fare alcuni confronti con le altre aziende ferroviarie.

Nel 1911-12 il coefficiente di esercizio per le ferrovie italiane di Stato fu dell'80 per cento e la spesa del personale rappresentava il 46 per cento dell'introito lordo che fu di 525 milioni.

Le ferrovie Svizzere con 2742 chilometri ebbero nel 1910 un coefficiente di esercizio del 65 e mezzo per cento con una spesa del personale del 38 per cento del prodotto lordo che fu di lire 187,600,000.

Le ferrovie prussiane con una lunghezza di 37927 chilometri ebbero nel 1909 una spesa

per il personale del 31 per cento dell'introito lordo che fu due miliardi e 29 milioni. E si noti che il lavoro su quelle due aziende fu più intenso che in Italia, ove il prodotto chilometrico nel 1910-11 fu di circa 39 mila lire contro 55,000 in Prussia e 65,000 in Svizzera. Mentre nel 1910-11 in Italia si ebbe un percorso di 148,000,000 locomotive-chilometro, nella Svizzera con un quinto circa di estensione se ne ebbero 44 milioni ed in Prussia con una rete circa tripla della nostra se ne ebbero 750 milioni, cioè il quintuplo.

Anche in Svizzera il coefficiente di esercizio che nel 1903 primo anno dell'esercizio di Stato, era del 65 e mezzo, nel 1908 si elevò a quasi 73 per cento, ma con opportune riforme ed economie tra cui la riduzione dal 1909 al 1910 di 665 agenti, si ricondusse il coefficiente al 65 e mezzo per cento.

La Spagna che noi siamo abituati a tenere ingiustamente in poca considerazione non ha esercizio di Stato. I suoi 14 mila chilometri di ferrovia privata hanno dato nel 1910 un prodotto lordo chilometrico di 25,435 lire con un coefficiente di esercizio di solo del 49 per cento.

In Francia le vecchie linee dello Stato e la rete di 6,000 chilometri riscattata dalla Società dell'Ovest otto anni or sono, hanno visto aumentare rapidamente il coefficiente di esercizio che ha raggiunto il 90 per cento specialmente per l'accresciuta spesa del personale; ma la Francia è ricca e può permettersi il lusso di essere prodiga, ciò che non possiamo fare noi.

Io penso che non manca all'onorevole ministro dei lavori pubblici il modo di ottenere un maggior reddito dalle ferrovie di Stato studiando i discorsi parlamentari, le pubblicazioni e discussioni di persone competenti e di corpi tecnici fra i quali ricordo la Società degli ingegneri ferroviari italiani e valendosi di tutti quegli elementi che il Governo può avere facilmente a sua disposizione.

E passando dall'esercizio delle ferrovie alle costruzioni, io, che sono in massima contrario alle statizzazioni, mi sono compiaciuto della tendenza del ministro dei lavori pubblici a facilitare le concessioni di ferrovie all'industria privata, tendenza che ebbi a lodare in un mio articolo sulla *Nuova Antologia*; e penso che se si fossero accolte anni sono le proposte delle Banche di Genova e Milano, la direttissima Genova-Milano sarebbe ora forse compiuta.

E questa tendenza a favorire l'industria privata, l'onorevole Sacchi l'ha applicata alle bonifiche, e la vedo con piacere accolta dalla Giunta del bilancio, che nella sua relazione suggerisce al Governo di facilitare l'esecuzione di opere pubbliche contemplate in varie leggi, capitalizzando i tenui stanziamenti e garantendo un interesse che dovrebbe essere in relazione col tasso corrente.

Ed eccomi alla fine. Io confido che l'onorevole ministro vorrà accettare il mio ordine del giorno che è molto modesto perchè si limita ad invitare il Governo a fare quello che così facilmente promette, cioè di studiare.

L'Italia nostra, dopo l'ultima guerra ha assunto una posizione importante che impone doveri ed impegni come quelli di aumentare la spesa per l'esercito e l'armata.

Bisogna perciò curare di aumentare le risorse dell'erario, realizzando delle economie che sono ancora possibili, e di ottenere un migliore gettito dalle imposte esistenti.

E se è lodevole l'Amministrazione finanziaria che con il reprimere abusi, con più attiva sorveglianza, con riforma di regolamenti, è riuscita come per l'alcool ad aumentare i redditi, sarà pure lodevole quel ministro dei lavori pubblici che riuscirà a conseguire dall'azienda delle Ferrovie dello Stato maggiori redditi a favore dell'erario nazionale. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Sant'Onofrio, il quale svolgerà anche il seguente ordine del giorno:

« La Camera, confidando che il Governo darà finalmente esecuzione:

1° alle disposizioni contenute nell'articolo 3 della legge 14 luglio 1889, n. 6280, relativamente alla costruzione d'un riparo marittimo a Lipari;

2° a quelle prescritte dall'articolo 14 della legge 14 luglio 1907, n. 542, a tutela dell'abitato di Santa Marina nell'isola di Salina che ha già sofferto gravi danni, e da altri maggiori è minacciato per corrosioni del mare;

3° e che provvederà sollecitamente alla sistemazione idraulico-forestale dei bacini montani Longano, Idria, Mela in provincia di Messina giusta la legge 2 dicembre 1910, n. 919;

passa alla discussione dei capitoli ».

DI SANT'ONOFRIO. Io sono veramente spiacente di dovere ogni anno, in occasione della discussione di questo bilancio, venire

a fare le solite preghiere all'onorevole ministro e portare qui le lamentele di quelle popolazioni per ricevere dall'onorevole ministro ottime parole, alle quali purtroppo non rispondono i fatti.

Spero, almeno, che questa abbia ad essere l'ultima volta. Già sarà l'ultima volta, perchè sono vicine le elezioni e quindi chi sa se tornerò qui...

Voci. Certamente!

DI SANT'ONOFRIO. Ad ogni modo spero che chi sarà allora deputato del collegio mio non abbia a tediare la Camera e l'onorevole ministro per queste stesse questioni.

Veramente io non chieggo all'onorevole ministro nessun favore, ma semplicemente l'esecuzione della legge. Infatti la legge del 14 luglio 1889, vi prego onorevoli colleghi di prender nota di questa data, del 1889, vale a dire di 23 o 24 anni fa, all'articolo 3 stanziava un milione per completare i lavori del porto di Oneglia, e disponeva che si dovessero creare porti e ripari marittimi a Scilla e a Lipari.

I lavori dei primi due porti sono stati eseguiti; Lipari invece dopo 24 anni è sempre nelle stesse condizioni. Eppure gli approdi ivi sono numerosissimi: molti piroscafi nazionali ed esteri vanno là a caricare la pietra pomice, che è il principale prodotto di quell'isola, vini, malvasia, ecc. E poi bisogna notare anche che dirimpetto all'isola vi sono le insospettabili (come marina, non come abitanti) coste della Calabria. Ora queste non hanno che un solo porto ove potersi rifugiare, quello di Santa Venere, e quindi le navi che debbono affrontare lo stretto di Messina, mentre il mare è in tempesta, non hanno dove rifugiarsi, sicchè sono frequentissimi gli infortuni ed i naufragi; e perciò nel 1889 si stabilì di creare a Lipari un porto di rifugio.

È vero che il progetto per questo porto è stato disgraziato; fin dal 1909 un egregio ingegnere, l'ingegnere Richichi, lo aveva preparato, quando avvenne il terremoto: egli morì sotto le macerie, e le carte andarono disperse. Si fece un nuovo progetto, questo passò attraverso tutte le trafilie, con tutte le norme prescritte dalle leggi e dai regolamenti; finalmente fu presentato, ma tanto l'ispettore del compartimento quanto il Consiglio superiore dei lavori pubblici, vi portarono delle modificazioni. Il progetto ritornò allora agli uffici del Genio civile, e di qui al Ministero, che lo rimandò di nuovo al Genio civile. Di modo che questo disgraziato

ziato progetto è andato peregrinando parecchie volte da Roma a Messina e viceversa.

Ora finalmente pare che tutto sia all'ordine, e non si aspetta altro che l'appalto, se il Ministero consentirà a indirlo.

E vengo ad un'altra questione.

Una provvida legge presentata dal compianto ministro Gianturco, la legge del luglio 1907, all'articolo 14 stanziava una somma per la tutela degli abitati minacciati dalle furie del mare. Tra questi era compreso quello di Santa Marina dell'isola Salina. Orbene si sono per esso ripetute le stesse vicende che per il porto di Lipari. Il progetto era stato preparato dallo stesso ingegnere Ricchichi; rimaste le carte sotto le macerie, si ordinò un altro progetto. Ora il Genio civile ha provveduto a tutto, ed il progetto è in perfetta regola.

Tutti i consessi sono stati sentiti, tutte le autorità interpellate, il Consiglio di Stato, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, l'ispettore del compartimento, l'ufficio del Genio civile, sicchè, ripeto, il progetto è pronto. Ed anzi a questo riguardo debbo ricordare che, quando era sottosegretario di Stato per i lavori pubblici l'onorevole Dari, una Commissione venuta da quell'isola presentò le sue lagnanze al Governo; e l'onorevole Dari riconobbe come alle condizioni dell'isola di Salina si dovesse provvedere immediatamente.

Dunque l'appalto si potrebbe indire. Si noti che già settanta case sono state distrutte dal mare ed è urgentissimo provvedere ad evitare altri disastri, tanto più che non si possono eseguire i lavori se non nei mesi estivi, da giugno a settembre. Vorrà l'onorevole ministro dare le disposizioni opportune? Io spero di sì, considerato anche che la spesa è di poco momento.

Ma queste lagnanze che io muovo e che come me fanno tanti altri hanno una causa comune.

Purtroppo Governo e Parlamento fanno leggi utilissime, ma che importano grandi spese, e poi non impostano nel bilancio le somme necessarie per potervi dare esecuzione.

Le popolazioni vengono lusingate, sono fiduciose di ottenere i vantaggi che loro vengono promessi dalle leggi, e poi questi rimangono vane speranze. E allora le popolazioni si dolgono giustamente, perchè ritengono che questa sia una vera e propria turlupinatura, mi si permetta la parola. Da ciò una grandissima sfiducia, un malcontento generale contro il Governo, spesse

volte contro le istituzioni, e sempre, poi, contro noi deputati, che siamo i Cirenei di tutto. (*Si ride*).

Credo che sarebbe molto più onesto fare poche leggi, ma provvedere i fondi necessari per eseguirle, dando la sicurezza alle popolazioni che i loro desideri, le loro aspirazioni, le loro giuste richieste saranno soddisfatte.

Questa sarebbe, a mio modo di vedere, la condotta giusta ed equa e soprattutto onesta da tenersi dal Governo e dal Parlamento.

Infatti vediamo, ad esempio, che per le opere idrauliche di terza classe, la legge del 1904, dovuta all'ottimo amico Balzanano, stabiliva che la metà della spesa fosse a carico del Governo.

Orbene, in seguito a questa legge si sono costituiti molti consorzi, ma non possono funzionare, perchè il Governo, non avendo stanziati i fondi in bilancio, non dà loro i mezzi di agire. Invece, la legge antica non stabiliva l'obbligo nel Governo di concorrere; ma autorizzava la concessione di sussidi ed i sussidi si ottenevano. Così quei consorzi potevano funzionare. Ora, invece, per difendere il comune di Meri dalle minacciose acque del torrente Mela si è costituito un consorzio, ma malgrado si siano adempiute tutte le formalità di legge, questo non funziona e rimane sempre il pericolo di alluvioni.

Quindi, mentre si voleva fare meglio, si è fatto peggio, sempre perchè manca il danaro.

Lo stesso avviene per le acque potabili. Abbiamo approvata una legge per cui tutta l'Italia dovrebbe essere inondata...

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Onorevole Di Sant'Onofrio, i fondi si accordano regolarmente in base alle leggi!

DI SANT'ONOFRIO. Io dico che i fondi stanziati sono insufficienti, perchè le domande si fanno, ma non si ottengono i concorsi dovuti dallo Stato. Ed io vorrei che si facessero meno leggi, ma si impostassero i fondi necessari.

Io non attacco affatto il ministro del tesoro. Egli fa benissimo ad essere custode geloso del danaro pubblico; ma deve allora porporzionare i mezzi ai lavori che si devono fare.

Lo stesso avverrà nei bacini montani. La legge per i bacini montani all'articolo 6, stanziava cinque milioni, di cui uno per opere nel compartimento del Magistrato delle acque di Venezia. Sono escluse la Calabria, la Basilicata e la Sardegna che, fortunata-

mente per loro, hanno una legislazione a parte. Ed io sono lietissimo quando si fanno leggi speciali per determinate regioni; perchè credo che questo sia veramente il modo di risolvere una quantità di questioni. Rimangono, dunque, quattro milioni per tutto il resto d'Italia.

Per le opere idrauliche di seconda categoria sono stanziati 33 milioni; per le opere idrauliche di terza, quarta, quinta categoria dodici milioni, di cui due per il solito Magistrato delle acque. (*Siride*). Poi nuova inserzione di cinque milioni per altre opere di seconda categoria, e di questi ne spettano due ancora al Magistrato delle acque; per opere diverse tre milioni, per spese imprevedute un milione e 500 mila. E tali somme devono essere iscritte nei bilanci dal 1911 al 1914-15. L'articolo 9, poi, stabilisce che, a partire dall'esercizio 1915-16, si stanzino per i bacini montani venti milioni negli esercizi successivi.

È questa una legge buonissima, con la quale si è provveduto ad una delle principali necessità del paese, cioè alle grandi opere idrauliche.

Ma per i bacini montani siamo in condizioni davvero cattive, perchè, essendo stabilito che avranno un diritto di preferenza i Consorzi e i comuni e le provincie che anticipano le somme, nelle provincie meridionali e nella Sicilia questo beneficio si limiterà a pochissimi luoghi, non essendo gli enti locali in condizioni di anticipare le spese occorrenti.

Si dice che lo studio di questo problema è stato affidato ad una speciale Commissione: io non so se sia vero, ma, se è così, il ministro farebbe bene a pubblicare i risultati di tale studio.

Ma poi si è pensato a provvedere in misura sufficiente il personale che occorre per preparare questo immane lavoro per i bacini montani? Tanto più che una buona parte di esso è distratto per la Calabria, la Basilicata e la Sardegna, un'altra parte per i servizi riferentisi al terremoto di Messina e presentemente anche per la Libia.

Occorre, dunque, che il personale sia completato. E a questo proposito, poichè già molti deputati hanno raccomandato le giuste domande del Genio civile, specialmente per un miglioramento morale ed economico, io spero che l'onorevole ministro vorrà prenderle in esame benevolo. La questione del Genio civile, infatti, si impone ed ha una grande importanza, poichè la penuria di questo personale ordinario e straordi-

nario è la causa principale per cui molti lavori non si possono eseguire.

Ma, soprattutto, mi permetto di rivolgere al ministro una esplicita domanda: come intenda applicare la legge sui bacini montani, e se dei milioni stanziati qualche briciola toccherà anche alla Sicilia.

Io credo che tutti questi lavori dei bacini montani importeranno una spesa superiore ai 150 milioni. E ricordo che per soli tre torrenti della provincia di Messina, Longano e Itria che minacciano la importante città di Barcellona Pozzo di Gotto, e Mela che insidia l'abitato di Meri, se si vuol fare opera proficua, occorreranno parecchi denari.

Non voglio più a lungo tediare la Camera. Attendo dal ministro una risposta che mi auguro corrisponda ai miei desideri: certo sarà affabile e gentile, perchè conosco la cortesia dell'onorevole Sacchi, ma voglio sperare che egli, oltre la cortesia, abbia anche la fermezza di imporre agli uffici che da lui dipendono, di eseguire le leggi. Ed ho finito. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Oria, il quale svolgerà anche il seguente ordine del giorno:

« La Camera, in vista della riconosciuta necessità che la soluzione del problema ferroviario, sia del porto, sia delle stazioni di Spezia, venga affrettata con i lavori richiesti dal continuo sviluppo del traffico; fa voti che nell'attuazione di tale programma sia tenuto conto delle speciali esigenze topografiche e commerciali della città e dei comuni che vi fanno capo, non allontanando del tutto dall'attuale centro il servizio delle merci e conciliando l'interesse cittadino colle ragioni dell'aumentato movimento ferroviario ».

D'ORIA. Onorevoli colleghi, sebbene anch'io abbia l'onore di rappresentare una città che ha un porto di non piccola importanza militare e marittima, non temiate che vi parli in quest'ora di lavori portuali, solo limitandomi a constatare che, più che nelle concessioni del Governo, le popolazioni liguri per lo sviluppo dei loro porti, hanno dovuto trovare i mezzi nelle loro risorse, nei sacrifici finanziari colle anticipazioni, consentite dalla legge, all'Amministrazione dei lavori pubblici dai comuni.

E la Spezia è mirabile esempio alle altre città, nell'affrettare i lavori del suo porto!

Brevissimamente parlerò invece in ordine all'argomento che è contenuto nel mio

ordine del giorno, poichè io comprendo che, a questo punto della discussione, più che illustrare, giovi riassumere questa forma di espressione di pensiero, in cui ci illudiamo di attrarre a problemi d'indole speciale e del tutto locale l'attenzione della Camera.

Conosco e conoscerà l'onorevole ministro (se non fosse assurdo forse presumere che il moderatore dei lavori pubblici in Italia debba, all'infuori dei grandi capisaldi che interessano le grandi correnti del traffico, conoscere tutti i diversi atteggiamenti, nei riguardi locali, del problema ferroviario) il programma dell'Amministrazione nei riguardi della città di Spezia.

La stazione centrale di quella città, come riconoscono gli stessi funzionari della ferrovia, è oramai assolutamente insufficiente, nelle attuali condizioni, ai molteplici servizi, sia per l'aumentato traffico in rapporto allo sviluppo della città, sia per il crescente movimento dei treni su quella linea così importante nel regime delle nostre strade ferrate.

Onde lo studio, da tempo iniziato dall'Amministrazione ferroviaria, di una nuova grande stazione a Migliarina, dove si svolgerà il futuro ampliamento edilizio della città di Spezia, laddove più facili e più razionali potranno essere i raccordi ferroviari col porto: per esso si sta procedendo alle espropriazioni necessarie, mentre auguro sollecita l'esecuzione.

Intanto però le ferrovie stanno, a causa di continuati e constatati ingombri nella stazione centrale, per restringere il servizio delle merci a piccola velocità in una vecchia stazione, quella di Valdellora, la quale, per la sua lontananza dal centro, per le difficoltà delle vie di accesso, per la mancanza dei necessari impianti, di piani caricatorie di magazzini, per l'insufficienza di personale, mal si presta a questo scopo ed è causa di non lievi disagi al commercio, sia per la perdita di tempo, sia per il maggior prezzo dei trasporti e delle operazioni di scarico.

A causa di questi non lievi inconvenienti, l'Amministrazione ferroviaria, e gliene devo rendere, una volta tanto, grazie, in seguito ad una viva agitazione manifestata anche con una serie di comizi nella città stessa e mercè la concessione precaria data dall'autorità militare dell'uso di alcuni binari sulla piazza d'armi, ha consentito che una parte del servizio della piccola velocità possa provvisoriamente farsi sulla piazza d'armi stessa, che sorge più prossima al centro dove si sono venute svolgendo tutte le indu-

strie ed i commerci locali, dove fanno capo le strade d'accesso ai comuni vicini, ugualmente interessati nel servizio ferroviario di Spezia.

Ma la cittadinanza si preoccupa del pericolo che un giorno, che speriamo ancora lontano, sia per qualche improvviso ordine di servizio, sia per esigenze dell'autorità militare, questo beneficio abbia a cessare, e, pur riaffermando l'assoluta urgenza di quei lavori che so essere nel programma dell'Amministrazione ferroviaria, (la costruzione della nuova stazione a Migliarina e l'ampliamento e il completamento della stazione merci attuale) invoca che si tenga conto del grave pregiudizio, che, per le accennate ragioni, deriverebbe, per lo spostamento completo di molti interessi commerciali locali, dall'allontanamento di tutte le operazioni di carico e scarico, alla economia della città.

Penso che le esigenze del servizio e non trascurabili interessi locali possano facilmente conciliarsi con quella soluzione che era stata proposta dagli enti locali, lasciando cioè abilitate al servizio delle merci a piccola velocità entrambe le attuali stazioni di Spezia, e, se le condizioni topografiche della città, che è divisa da una collina, lo consentono, ampliando la centrale in modo che possa servire completamente a tutti i servizi a vantaggio del commercio e dell'industria.

Onorevole ministro, affido a lei il voto contenuto nel mio ordine del giorno, a lei che, pur riaffermando sempre le supreme esigenze dell'esercizio ferroviario e della necessaria celerità del movimento dei treni, nel preminente interesse generale del paese, ha così alto il senso della equità da dare non trascurabile peso anche alla voce di coloro che col lavoro e coll'attività quotidiana contribuiscono a dar vita alle nostre ferrovie, per la tranquillità e per l'economia del paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cornaggia.

CORNAGGIA. Ciò che è già stato detto dai miei colleghi mi consente di ridurre a brevi parole le raccomandazioni che desidero fare all'onorevole ministro, la prima delle quali riguarda i cantonieri delle strade nazionali. Ne hanno già parlato benevolmente l'onorevole relatore nella relazione della Giunta del bilancio e l'onorevole Cottafavi.

Ma mi permetto di aggiungere qualche parola, perchè è veramente umiliante la

loro condizione tanto per loro stessi che non trovano negli stipendi che percepiscono i mezzi per provvedere alle più modeste esigenze della loro vita, quanto anche per lo Stato che corrisponde loro una mercede inadeguata. A favore di questi lavoratori bisogna ricordare che essi, sparsi per tutta Italia ed impossibilitati a radunarsi in leghe e specialmente a fare degli scioperi, non possono far valere le loro ragioni con quei mezzi, coi quali altri hanno ottenuto dei grandi benefici.

Questa condizione nella quale si trovano i cantonieri, mi pare che debba impegnare maggiormente il Governo a trattarli bene; ed il relatore ha già accennato alle somme che essi percepiscono e alle somme che essi invocano per i loro bisogni.

Io mi permetto di aggiungere alle parole del relatore una parola più calda, perchè il relatore, preoccupato delle condizioni del bilancio, ha subordinato a queste condizioni le sue domande.

Invece io credo che qui si tratti di un debito di giustizia e che sia necessario di fare quanto si richiede perchè la mercede di questi lavoratori sia proporzionata alla mercede che essi percepirebbero qualora non si trattasse dello Stato.

E a proposito dei cantonieri, trovo opportuno di accennare anche alla Cassa di mutuo soccorso, colla quale si provvede ai loro bisogni durante le malattie e alle loro pensioni.

L'onorevole relatore dice che vi è una Commissione incaricata di studiare le condizioni di questa Cassa e vedere se essa può corrispondere agli impegni che lo Stato si è assunto col crearla. Io mi auguro che gli studi di questa Commissione vengano affrettati e che presto la Cassa sia in grado di funzionare meglio di quanto ha funzionato fino adesso.

Perchè oggi gli assegni per malattie e simili sono tenuti in cifre veramente troppo esigue, e che corrispondono (triste corrispondenza!) allo stipendio che percepiscono questi cantonieri. Ed io spero che dagli studi della Commissione e dalle eventuali aggiunte che verranno fatte a questa Cassa, essa possa venire messa in grado di provvedere adeguatamente ai bisogni, non solo in caso di malattia, di questi poveri cantonieri, ma soprattutto al trattamento di pensione.

A questo proposito, se mi è permesso fare una raccomandazione alla competenza degli onorevoli membri della Commissione,

vorrei dire loro che non si facciano illusioni, e che facciano dei calcoli ben severi. Perchè purtroppo una lunga e dolorosa esperienza ci ha insegnato come molte e molte delle società di mutuo soccorso abbiano dovuto fallire allo scopo, ed abbiano dovuto procurare delle delusioni terribili agli iscritti.

Spero che i calcoli, suffragati dalla esperienza oramai di 40 o 50 anni, della onorevole Commissione saranno tali che la Cassa di mutuo soccorso per i cantonieri possa rispondere completamente ai suoi due compiti principali: l'assistenza durante la malattia, e gli assegni di riposo per i cantonieri divenuti vecchi a servizio dello Stato.

E, se la Camera mi permette, passo ad altro argomento, a quello cioè delle strade di allacciamento per i comuni isolati. Io credo che la Camera sarà unanime nel convincimento che sia una necessità assoluta di affrettare l'allacciamento di questi comuni isolati con la rete stradale dello Stato. Imperocchè è impossibile oggi concepire un comune che viva segregato da tutto il resto della nazione. Ragioni morali, politiche, economiche, ecc., consigliano di risolvere questo problema, affrontato forse con mezzi inadeguati, come troppo spesso succede. L'onere che deriverà allo Stato dall'adempimento di quest'obbligo è certamente grave, ma è altrettanto certo però che allacciando questi comuni con la rete stradale, e mettendo quindi in comunicazione col resto del paese luoghi finora inaccessibili, si creano delle risorse che compenseranno poi lo Stato dei sacrifici che esso fa.

Crede però il Governo che non è possibile fare assegnamento sulle iniziative e sulle forze dei comuni. I nostri comuni (è inutile ripeterlo, lo ha detto qualche tempo fa anche il collega Cottafavi citando qualche cifra) sono in condizioni tristissime. A proposito delle quali lo Stato (se non sarà la Camera attuale, le delibererà la futura Camera) dovrà prendere delle provvidenze: noi abbiamo dei comuni i quali sovrainpongono fino a diciotto volte l'imposta erariale; e come si può far dunque assegnamento sulle finanze di questi comuni? Bisogna che lo Stato si assuma una gran parte di questo peso.

L'onorevole Agnesi ha ricordato al ministro del tesoro che i sette o otto milioni, cifra inadeguata, già assegnati per l'allacciamento dei comuni isolati sono stati in parte stornati ad altri scopi e solo in piccola parte sono ancora disponibili ed ha

mostrato ancora una certa fiducia nel ministro che manterrà quelle promesse che ha fatto altre volte per il reintegro di quella somma...

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Le ho confermate.

CORNAGGIA. Ed io, con tutta la stima che ho dell'onorevole ministro, non me ne fido in questo caso. Non vi credo, e mi permetto di proporgli una transazione...

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Eppure è uomo di fede; dovrebbe crederci!... (*Si ride*).

CORNAGGIA. Mi permetto di venire ad una transazione con l'onorevole ministro. Facciamo per le strade di allacciamento dei comuni isolati quello che si è fatto per le ferrovie. Il Governo, cioè, stanzii per un determinato numero di anni una cifra annuale e dia ai comuni questa annualità, affinché questi possano procurarsi, dalle Casse di risparmio e da istituti bancari, i mezzi con cui far fronte alla spesa per gli allacciamenti. Allora sì che i comuni, quando avranno una promessa sulla quale possano fare assegnamento per andare a prendere i danari, faranno qualche cosa per queste nuove strade.

Oggi il Governo non dà i danari, ed i comuni non li possono neppur trovare, perchè nessuna banca fa un prestito ad un comune: se si eccettuano le grandi città, i comuni e specialmente i rurali sono così oberati che nessuna banca affiderebbe un migliaio di lire ad un comune.

Quindi, secondo me, non c'è che questo mezzo: lo Stato assegni le annualità ai comuni, perchè essi compiano quegli allacciamenti con le strade che devono metterli in comunicazione col centro vicino. E vedrà che in questa maniera si potrà risolvere presto il problema: perchè oggi, con una sicura promessa da parte del Governo, i comuni avrebbero la possibilità di procurarsi, col credito, i mezzi, per compiere queste opere. Ed i comuni, aiutati per il 60, od il 70 o l'80 per cento, faranno qualche sacrificio e forse anche col concorso dei privati troveranno il mezzo per attuare ciò che altrimenti non sarebbe loro possibile.

Finiseo, associandomi all'ordine del giorno, che ho avuto l'onore di firmare, e che fu svolto dal patriarca della navigazione interna, l'onorevole Romanin-Jacur. Noi parliamo molte volte di navigazione interna e facciamo grandi progetti. Io spero che il Governo si persuada ad aiutare prontamente la navigazione da Milano a Venezia. Fa-

vorendo quest'opera il Governo farà cosa assai giovevole alla ricchezza nazionale e, d'altra parte, darà una prova evidente delle risorse che si possono sperare da queste antiche vie, le quali si vogliono restituire ai trasporti ed ai commerci. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Spetta ora di parlare all'onorevole Giacobone, il quale, anche a nome dell'onorevole Parodi, svolgerà il seguente ordine del giorno:

« La Camera fa voti, che il ministro dei lavori pubblici provveda senza indugio ai mezzi per la più sollecita esecuzione delle leggi 15 luglio 1906, n. 383 (*Strade d'allacciamento dei comuni isolati*), 12 luglio 1908, n. 444 e 21 luglio 1911, n. 848 (*Sovvenzioni a costruzioni ferroviarie ed a servizi automobilistici*) ».

GIACOBONE. L'onorevole collega Cornaggia, che è pure un uomo di tanta fede, ha dimostrato che ne ha poca nell'onorevole ministro del tesoro, quando si tratta di reintegrare i fondi che furono stornati. Io, invece, debbo dire all'onorevole Cornaggia che ho molta fede nell'onorevole ministro del tesoro, e spero che egli reintegrerà questi fondi che debbono essere assolutamente reintegrati. Ed anzi ringrazio prima di tutto il collega Agnesi, il quale testè, con una diligentissima analisi, ha dimostrato appunto la necessità del reintegro di queste somme stornate. E fece bene, tanto più che io credo che sarebbe stato necessario fare nuovi stanziamenti, se anche non si fossero stornati questi fondi.

E lo credo necessario, ed è facile dimostrarlo, in base ad indiscutibili dati; a quegli stessi dati che ci fornisce la diligentissima relazione della Giunta del bilancio. Infatti da questa relazione si apprende che « la spesa prevista, per le strade di allacciamento dei comuni isolati, in lire 39,500,000 dalla legge 2 gennaio 1910, n. 5, sarà quindi notevolmente superata ».

Di più si aggiunge: « che le opere comprese totalmente o parzialmente nel primo programma di appalto e che erano del presunto importo di lire 16 milioni circa, richiederanno una somma quasi doppia ».

E si conclude ivi che senza speciali provvedimenti, « soverchiamente indugiate sarebbero queste opere stradali necessarie ed urgenti, che varranno a togliere dall'isolamento ed a recare a disgraziati comuni la partecipazione alla vita sociale, civile ed economica del paese ».

La Giunta stessa si fa carico della cosa; e non manca « di porre in rilievo come all'intento di soddisfare alle disposizioni della legge in proposito, possa consigliarsi lo studio di provvedimenti che (nè mancano precedenti analoghi) consentano ai comuni o consorzi interessati la assunzione dei lavori e la anticipazione della spesa, con l'impegno per lo Stato di garantire al sovventore delle somme occorrenti il rimborso del capitale a certo tempo, assumendosi per intanto lo Stato il servizio degli interessi ».

Ora, come vede l'onorevole ministro, la Giunta propone un provvedimento, ed implicitamente ammette che siano necessari nuovi stanziamenti.

L'onorevole Cornaggia, testè, anch'egli v'ha suggerito qualche altro modo di provvedere; ma tutti ormai gli oratori che si sono occupati di questa materia riconoscono che è necessario di fare qualche cosa di più di quello che risulti dal bilancio che viene prodotto.

La Giunta del bilancio vi dà un buon consiglio; ma non vorrei che poi il consiglio restasse lettera morta; non vorrei che si sciupasse tempo in studi inutili, anzi dannosi, qualora inducessero nuove lungaggini. Si pensi piuttosto a che non manchino i fondi necessari per queste costruzioni, ed a dare esecuzione completa alla legge.

Questa legge ormai risale a quasi sette anni addietro; e non meravigliatevi, onorevole ministro, se poi subentrerà, come pare, la sfiducia.

Le popolazioni sono affezionatissime ai nostri luoghi; ma intanto emigrano, appunto perchè sono demoralizzate, non vedendo neppure l'inizio dell'esecuzione di questa legge.

Come infatti notavano il buon collega Cavagnari (*Ilarità*) ed anche l'onorevole Cornaggia, molti comuni non hanno nemmeno il progetto; ed il perchè ve l'hanno detto i colleghi medesimi: perchè non hanno i mezzi da fare questo progetto. Non essendo quindi simili progetti nemmeno *in fieri*, come possono le popolazioni aver fiducia nella promessa che si faranno le strade?

L'onorevole Cavagnari vi ha detto: ricorriamo al Genio civile. Da una parte, il pensiero è ottimo: perchè il Genio civile deve poi riveder sempre i progetti; e quindi, se esso si occupasse a fare i progetti, si guadagnerebbe molto tempo. Ma, se questo pensiero dell'amico Cavagnari, sotto un aspetto, è accettabile, sotto un altro aspetto, tale non è: perchè abbiamo sentito da tutti

i settori di questa Camera in che condizioni si trovi il Genio civile. Ivi, si dice, il personale è deficiente, inadeguatamente retribuito e sopraccarico di mille incombenze. Se gli daremo anche quest'altro incarico, dei progetti non se ne farà niente.

I colleghi Berti, Celesia, Sighieri e tanti altri, hanno detto in tutti i toni le condizioni in cui si trova questo povero Genio civile; quindi il ricorrere al medesimo pare forse inopportuno. Conosco nella mia provincia funzionari del Genio civile, che lavorano assiduamente dall'alba al tramonto del sole; sono veri sgobboni, direi; ma, se adesso dessimo loro l'incarico di fare i progetti di cui parlo, ritengo che essi sarebbero appena appena sufficienti a fare nel periodo di parecchi anni questi progetti.

Ed allora io mi associo ai precedenti oratori che hanno riconosciuto la necessità di un migliore assetto economico e di un migliore organico di questo Genio civile, ma non ho molta fiducia che, affidando ad esso i progetti, si possa affrettare l'applicazione della legge.

Il Genio civile è un corpo benemerito, ma bisogna provvedere diversamente, se vogliamo che questi comuni isolati possano entrare a partecipare anch'essi al consorzio civile.

Mi pare poi che, sia per quanto riflette la legge delle strade d'allacciamento dei comuni isolati, sia per quanto riflette la legge che governa le sovvenzioni alle ferrovie concesse all'industria privata, sia per quanto riflette la legge per i servizi automobilistici, occorra un poco più di semplificazione.

Di regola s'incomincia col lavoro dei circoli ferroviari; gli ingegneri di circolo vanno sopralluogo a fare visite; poi c'è un Ispettorato che interviene; poi il Consiglio superiore dei lavori pubblici; poi c'è una relazione ministeriale che accompagna tutti questi lavori; poi interviene il Consiglio di Stato, e non basta ancora, perchè c'è la famosa Commissione di graduatoria.

Ora a me pare che tutto questo organismo sia troppo complicato, abbia troppi ingranaggi.

E forse l'onorevole Nofri e l'onorevole Cavagnari, che non hanno molta fiducia nei controlli, si associerebbero alla mia opinione di semplificare un po' in questa parte.

Io ricordo che nel giugno scorso l'onorevole Larizza invocava dall'onorevole De

Seta, in occasione d'una sua interrogazione, una più sollecita procedura per una sua pratica per una linea automobilistica che da diciotto mesi girava da un ufficio all'altro e non soltanto non aveva potuto essere ancora compresa tra le linee in esercizio, ma nemmeno tra le linee che sarebbero entrate poi in esercizio.

Ricordo che ieri l'onorevole Lucifero ha parlato di un'altra sua linea automobilistica, della linea da San Giovanni in Fiore a Cotrone in Calabria, linea che egli ha dichiarato essere della massima importanza, perchè dovrebbe congiungere due provincie ed ha soggiunto che egli aveva molto raccomandato questa linea di evidente necessità, ma che essa non è stata ancora compresa nell'elenco delle linee sussidiate.

E qui osservo che almeno l'onorevole Lucifero alla sua Cotrone ha la ferrovia, mentre io conosco dei luoghi dove non c'è ancora nemmeno un palmo di ferrovia e di tramvia.

Nel circondario di Bobbio c'è tribunale; c'è ginnasio; c'è fiorente scuola normale; c'è vescovato, ma colà ancora non giunse fischio d'alcuna locomotiva ferroviaria o tramviaria. Tanto era il bisogno che, in quel circondario, il comune di Varzi volle fare un tentativo di servizio automobilistico, e fu il primo servizio impiantato in Italia, quando i sistemi di trazione non erano perfetti e non vi erano sussidi, ed il tentativo fallì. Adesso, dopo la legge che concedeva i sussidi, colà si fece regolare la domanda per il servizio automobilistico; gli ingegneri del Genio civile e l'ispettore del Circolo ferroviario si recarono sul luogo e riferirono favorevolmente; il Consiglio superiore dei lavori pubblici emise in data 28 settembre 1912 parere favorevole per la concessione del sussidio per cinquanta chilometri.

La relazione del Ministero, favorevole, andò al Consiglio di Stato e debbo riconoscere che il Consiglio di Stato, appena ebbe la relazione, espresse il suo parere conforme in data 24 gennaio 1913; ma quella benedetta Commissione della graduatoria non ha ancora creduto di dare il suo parere, ed ecco che questa linea non figura ancora nemmeno fra quelle in via di concessione!

Onorevole ministro, ho finito. Ella vede che si sono fatte buonissime, provvide leggi, le quali destarono liete speranze, anche nelle meno fortunate nostre popolazioni, di una qualche perequazione stradale, ferroviaria ed automobilistica, ma, o per deficienza di fondi, o per soverchia complica-

zione di ingranaggi, per molti comuni tali leggi sono rimaste lettera morta. Trovate dunque voi, abilissimo e volenteroso ministro, il modo di troncare gli indugi, perchè non vadano deluse le tante speranze concepite. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

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

Svolgimento di una interrogazione.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro della marina ha chiesto di rispondere adesso alla interrogazione, annunciata ieri sera, dell'onorevole Materi, « 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 ».

L'onorevole ministro della marina ha facoltà di rispondere.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. (*Segni di attenzione*) Ho chiesto di rispondere oggi stesso alla interrogazione dell'onorevole Materi per dichiarare senza indugio alla Camera che deploro vivamente le manifestazioni indicate dall'onorevole Materi, e che, se risulterà che queste manifestazioni sono da attribuirsi a militari, da me dipendenti, prenderò severissimi provvedimenti al riguardo. (*Approvazioni — Commenti*).

Ma, purtroppo — non posso tacere alla Camera questo fenomeno — ogni qual volta il Governo presenta provvedimenti, che riguardano l'organizzazione dei servizi o l'assetto dei vari personali militari, sollevando ingiustificate preoccupazioni e, qualche volta abusando della buona fede degli interessati, si cerca di creare agitazioni tendenti ad esercitare pressioni sulla discussione parlamentare delle leggi. Non ha poco contribuito a ciò qualche associazione professionale, la quale, estranea al corpo della marina, pretenderebbe di proteggere gli interessi dei corpi militari, la cui tutela è interamente affidata ai ministri ed al Governo.

Tutto ciò produce un inconveniente molto grave sia nei riguardi disciplinari, come nei riguardi della compagine dei corpi, e d'io sento il dovere di stigmatizzare questo tentativo e di riaffermare la libera iniziativa del Governo nel sottoporre al Parlamento tutte quelle leggi, che esso crede più opportune nell'interesse generale dell'Amministrazione.

Sono certo che dal canto suo la Camera vorrà far manifesto in un modo non dubbio che essa non è disposta a tollerare che si tenti di turbare la serenità del suo esame e del suo giudizio, e non permetterà mai che artificiose correnti o malintesi interessi prevalgano sulle ragioni vere del servizio e della giustizia, le quali debbono essere al di sopra di tutto e di tutti. (*Vivissime approvazioni*).

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

MATERI. Prendo atto ben volentieri delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e lo ringrazio della sua esauriente e sollecita risposta.

Come l'onorevole ministro diceva, effettivamente ad ogni presentazione di disegni di legge, che o favoriscono qualche classe di cittadini, o, necessariamente, ne colpiscono qualche altra, è un agitarsi da parte degli interessati con pubblicazioni, circolari, articoli e, financo, con comizi. Ora io non contesto il diritto di illuminare il paese ed il Parlamento, e non lo contesto, veramente, nemmeno ai corpi militarizzati, (*Commenti*) ma trovo che in ogni caso deve rispettarsi la forma.

E, quando si leggono delle circolari a firma di ufficiali di marina, nelle quali si incita quasi alla ribellione, nelle quali si parla di piaghe esistenti nel corpo della marina, proprio quando essa ha dato prove così luminose di sé, mi pare che il fenomeno non possa passare inosservato e senza protesta. E, come dicevo, sono lieto che alla mia debole protesta si sia aggiunta la riprovazione autorevole e solenne da parte del ministro della marina. (*Vive approvazioni*).

Interrogazioni, interpellanze e mozione.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni, delle interpellanze e di una mozione pervenute alla Presidenza.

CAMERINI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della marina e dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni per le quali il Governo non ha ancora stipulato il contratto di cessione del bacino di carenaggio di Messina al comune ed alla Camera di commercio, e per sapere se intenda provvedere immediatamente, per evitare il grave peri-

colo di vederlo restare inoperoso alla scadenza di obbligo con l'attuale società concessionaria.

« Cutrufelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e della marina, circa il passaggio degli Istituti nautici dalla dipendenza del Ministero della pubblica istruzione a quella del Ministero della marina, la cui necessità è riconosciuta da tutti.

« Strigari ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della pubblica istruzione, sulle intenzioni del Governo relative all'agitazione promossa dagli insegnanti delle scuole parreggiate medie.

« Pozzato ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non creda doveroso e opportuno migliorare le condizioni di carriera degli applicati presso le Ferrovie che hanno conseguita la laurea in giurisprudenza.

« Pozzato ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere i motivi della lentezza colla quale procedono i lavori del nuovo Catasto nella provincia di Caserta, e se e come intenda rimuoverli.

« Scorcianini-Coppola ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici per sapere perchè, dopochè già era stato deciso che, per la costituzione del Consorzio per la costruzione del pontile d'imbarco a Giardini, il prefetto procedesse d'ufficio alla quotazione della spesa fra i comuni interessati, ora si è tornati a invitare i comuni a deliberare sulla loro adesione al Consorzio. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Colonna di Cesarò ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere come si debba fare per acquistare i numeri arretrati dei Bollettini pubblicati dal suo Ministero, quando la Casa Treves, cui tale vendita è stata affidata, di fatto non eseguisce tale servizio. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Colonna di Cesarò ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per conoscere se intenda sollecitare la presentazione alla Camera della relazione della Giunta del bilancio (Sotto-giunta consuntivi ed organici) al progetto di legge: Modificazioni ai ruoli organici, ecc. (n. 1289) così che questo possa essere discusso ed approvato sollecitamente dalla Camera. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Murri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per apprendere come intenda compensare quei direttori didattici che, per effetto della nuova legge, assunti dallo Stato diminuiscono in taluni casi di stipendio e di assegni, come è avvenuto al maestro Giuseppe Piccinini di Correggio, che ora percepisce in meno annue lire 552. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cottafavi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere quali ragioni hanno consigliato la magistratura di Ferrara a respingere la querela presentata dal signor Piccoli Annibale per diverse appropriazioni indebite sofferte, e per conoscere quali provvedimenti intenda adottare affinché sia finalmente resa al Piccoli la finora denegata giustizia. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Marangoni ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della pubblica istruzione sulle condizioni dei comuni della provincia di Bergamo che nello scorso anno scolastico furono obbligati da quel provveditore al riordinamento delle scuole colla dichiarazione che lo Stato avrebbe rimborsato la maggior spesa, e quest'anno furono obbligati a rimettere le scuole nelle condizioni di prima colla dichiarazione che lo Stato non rimborsava nulla, essendo il riordinamento stato fatto non conformemente alla legge.

« Benaglio ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro delle finanze sul nuovo Catasto della provincia di Porto Maurizio.

« Agnesi ».

« La Camera,

considerato, che, per un complesso di cause economiche e politiche, fra le quali non ultima lo scemato traffico coll'Oriente per la guerra italo-turca, il triste fenomeno della disoccupazione operaia e contadina venne in Italia assumendo proporzioni sempre più preoccupanti, non senza notevole ripercussione sui consumi e quindi sulla produzione e sul minuto commercio;

che un rimedio razionale vuol essere cercato in una oculata ma decisa e costante intensificazione di quei lavori di pubblico interesse, o eseguiti direttamente, o stimolati e presidiati dallo Stato (bonifiche, porti, strade, ferrovie, sistemazione montana, opere idrauliche e idroelettriche, igiene degli abitati, edilizia scolastica, borgate rurali, ecc.), che valgano a mettere in valore le innumerevoli ricchezze latenti o potenziali del Paese, sottraendolo all'enorme tributo che esso paga tuttora all'estero per la propria alimentazione e per le provviste industriali; e ciò, sia accelerando le opere già riconosciute necessarie e sicuramente redditizie, per le quali, delle somme già votate le destinate per legge, rimane da erogarsi circa un miliardo, sia studiandone e iniziandone o stimolandone altre congeneri, e salvaguardandone l'esecuzione da ogni maniera di sfruttamento affaristico, specialmente mercè convenienti agevolezze a vere, ben organizzate e seriamente responsabili cooperative di lavoratori;

che, di fronte alle annunciate o prevedute proposte di nuove e maggiori spese militari e coloniali, ragioni intuitive di giustizia e di prudenza politica consigliano ad instaurare una più ardita ed efficace politica di lavoro, giusta i voti formulati nei Congressi dei lavoratori, nel triplice interesse della pace pubblica, del progressivo elevamento delle classi necessitose e di una più vera e sostanziale unificazione politica ed economica delle diverse regioni italiane;

invita il Governo

ad allestire e presentare sollecitamente, di guisa che ne sia possibile l'esame innanzi la fine della presente legislatura, un disegno organico, il quale, riassumendo gli impegni già assunti ed integrandoli con nuove proposte, ne gradui e ne assicuri l'attuazione nel più breve termine tecnicamente possibile; provvedendo all'uopo, in quanto occorra, alla creazione o trasformazione dei relativi organismi tecnici ed amministrativi, e disponendo provvedimenti finanziari, che

consentano di raggiungere le accennate finalità senza detrimento al credito dello Stato e con immancabile vantaggio dell'economia nazionale.

Turati, Agnini, Beltrami, Bentini, Bocconi, Calda, Campanozzi, Casalini, Pietro Chiesa, Giulietti, Graziadei, Ettore Mancini, Marangoni, Merlani, Montemartini, Pescetti, Pieraccini, Prampolini, Quaglino, Rondani, Samoggia, Sichel, Treves.

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

Così pure le interpellanze saranno iscritte nell'ordine del giorno, qualora i ministri, cui sono dirette, non vi si oppongano nel termine regolamentare.

Quanto alla mozione, d'accordo fra l'onorevole ministro e i proponenti, sarà poi stabilito il giorno in cui essa potrà essere svolta.

Le seduta termina alle 19.5.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 14:

1. Interrogazioni.

2. *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:

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

4. 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)

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

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

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

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

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

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

11. 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)

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

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

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

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

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

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

18. Disposizioni sul reato di diffamazione. (85)

19. Ordinamento del Consiglio coloniale. (755)

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

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

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

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

24. Indicazioni stradali. (*Approvato dal Senato*). (741)

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

26. 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)

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

28. Tombola a favore della Congregazione di carità, dell'Ospedale civico e del Ricovero di mendicizia d'Eboli. (890)

29. 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)

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

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

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

33. Per la difesa del paesaggio. (496)

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

35. Tombola a favore degli Ospedali ed Asili infantili di San Severo, Torremaggiore, Serracapriola e Casalnuovo Monterotaro, e dei Ricoveri-ospedali di Castelnuovo della Daunia, Pietra e Montecorvino, Casalvecchio di Puglia, San Paolo Civitate e Chienti. (1060)

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

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

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

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

40. Tombola a favore degli Ospedali di Sora, Arpino e Isola Liri. (1083)

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

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

43. Tombola a favore delle Opere Pie di Sant'Angelo Lodigiano. (1070)

44. Tombola telegrafica a favore dell'Asilo di mendicizia ed annesso Ospedale

civile di Cagnano Varano e degli Ospedali di Carpino e Rodi Garganico. (1068)

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

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

47. Tombola a favore dell'Ospedale di Guglionesi. (1071)

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

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

50. 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)

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

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

53. Tombola telegrafica a favore degli Ospedali di Gaeta e di Fondi. (1160)

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

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

56. 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:

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

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

59. Svolgimento di 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:

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

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

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

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

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

65. Disposizioni interpretative della legge 6 luglio 1911, n. 690, per il trattamento di pensione dei militari di truppa dei Carabinieri Reali. (1242)

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

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

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

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

70. 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)

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

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

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

74. Affrancazione delle tasse di pedaggio di tre ponti sull'Arno. (1278)

75. 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)

76. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Marangoni per diffamazione a mezzo della stampa. (1292)

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

82. Modificazioni alla legge sul R. 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 Regia 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)

87. Sistemazione ed ampliamento delle reti telefoniche interurbane. (1319)

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1913 — Tip. della Camera dei Deputati.

