

## DXXVI.

## TORNATA DI SABATO 8 MARZO 1913

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA**.

## INDICE.

<b>Autorizzazione</b> di procedere contro i deputati Gerini e Marangoni . . . . .	Pag. 23903
<b>Bilancio</b> dei lavori pubblici ( <i>Seguito e fine della discussione</i> ) . . . . .	23903
ABBRUZZESE . . . . .	23913-36
AGNESI . . . . .	23936
BACCELLI ALFREDO . . . . .	23947
BENAGLIO . . . . .	23954
BUCCELLI . . . . .	23924-36
CALISSE . . . . .	23903
CAMERA . . . . .	23943
CARCASSI . . . . .	23936
CARTIA . . . . .	23950-52
CASOLINI . . . . .	23911-36
CAVAGNARI . . . . .	23945-60
CERMENATI . . . . .	23908-36
CIACCI . . . . .	23959
COLONNA DI CESARÒ . . . . .	23949
CONGIU . . . . .	23952-54
CORNAGGIA . . . . .	23948
CORIS . . . . .	23921-36
CORNIANI . . . . .	23936
D'ALI . . . . .	23951
DENTICE . . . . .	23922-36
DI SANT'ONOFRIO . . . . .	23935
D'ORIA . . . . .	23936-48
FARANDA . . . . .	23946
FIAMBERTI . . . . .	23914
GARGIULO . . . . .	23962
GIACOBONE . . . . .	23936
HIRSCHHEL . . . . .	23958
LUCIFERO . . . . .	23935-54-57-64
MANGO . . . . .	23915-36
MARAZZI . . . . .	23953
MODICA . . . . .	23949
MORPURGO . . . . .	23906-36
PALA . . . . .	23938-39-40-43
PIETRAVALLE . . . . .	23942-44
QUEIROLO . . . . .	23926-36
RAMPOLDI . . . . .	23939
RIZZA . . . . .	23951-52
RIZZONE . . . . .	23953-61
ROMANIN-JACUR . . . . .	23936
SACCHI, ministro . . . . .	23929-35-38-39-40-44-45-46-47 23948-49-50-52-53-54-57-58-60-61-62-63-64
SCORCIARINI-COPPOLA . . . . .	23946
TOSCANELLI . . . . .	23935
VERONI . . . . .	23936
VIAZZI . . . . .	23945
<b>Disegni di legge (Presentazione):</b>	
Stato di previsione dell'entrata e della spesa del fondo dell'emigrazione (DI SAN GIULIANO) . . . . .	23900

Assestamento dello stato di previsione dell'entrata e della spesa del fondo della emigrazione (DI SAN GIULIANO) . . . . .	Pag. 23901
Rendiconto consuntivo dell'entrata e della spesa del fondo dell'emigrazione (Id.) . . . . .	23201
Modificazioni alla legge sull'avanzamento del regio esercito (SPINGARDI) . . . . .	23928
Provvedimenti per il riordinamento degli stabilimenti sulfuro-balneari di Salsomaggiore (FACTA) . . . . .	23928
Autorizzazione della spesa di lire 520,000 per la costruzione del palazzo delle finanze in Cagliari (Id.) . . . . .	23928
Maggiori assegnazioni sul bilancio delle finanze per il 1912-13 (TEDESCO) . . . . .	23937
Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento sul bilancio delle finanze per il 1912-13 (Id.) . . . . .	23937

**Interrogazioni:**

<b>Bacino di carenaggio di Messina:</b>	
BERGAMASCO, sottosegretario di Stato . . . . .	23901
CUTRUFELLI . . . . .	23901
DE SETA, sottosegretario di Stato . . . . .	23901
<b>Insegnanti pareggiati medi:</b>	
POZZATO . . . . .	23902
VICINI, sottosegretario di Stato . . . . .	23901
<b>Applicati presso le ferrovie:</b>	
DE SETA, sottosegretario di Stato . . . . .	23902
POZZATO . . . . .	23902

**Mozione (Lettura):**

Insegnanti ex-comunali (pensione) (RAMPOLDI) . . . . .	23900
--	-------

**Osservazioni e proposte:**

Lavori parlamentari . . . . .	23967
-------------------------------	-------

**Proposte di legge (Lettura):**

Per aggiungere alla tabella E della legge 9 luglio 1908, n. 445 le frazioni di Mosorofa e Centro del comune di Cataforio (LARIZZA) . . . . .	23898
Impianto radio-telegrafico sui piroscafi adibiti al trasporto di passeggeri (BATELLI) . . . . .	23898
Costituzione del comune di Rivarolo del Re e Uniti (MARAZZI) . . . . .	23898

Costituzione dei comuni di Ussita e Castel Sant'Angelo (SILJ). . . . .	Pag. 23898
Modificazione agli articoli 1866 e 1867 del Codice civile (MURATORI) . . . . .	23899
Piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali (MEZZANOTTE). . . . .	23899
Professori d'agraria delle Regie scuole normali (LEONE) . . . . .	23899
Vendita del timolo a conto dello Stato (PIERACCINI). . . . .	23900
<b>Relazioni (Presentazione):</b>	
Modificazione all'articolo 66 della legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, numero 2248 (FALLETTI) . . . . .	23928
Distacco della frazione Terzigno dal comune di Ottajano e costituzione di essa in comune (GUARRACINO) . . . . .	23928
Pensioni agli ufficiali del Genio militare provenienti dagli ingegneri (DI SALUZZO). . . . .	23928
Convalidazione di decreti Reali coi quali furono autorizzati prelevamenti di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste (RAVA) . . . . .	23928
Pro supplenti scuole medie ex-incaricati (LEONE). . . . .	23928
Conversione in legge del Regio decreto del 28 marzo 1912, n. 283, che ha recato modificazioni e aggiunte al repertorio per l'applicazione della tariffa generale dei dazi doganali (RUBINI). . . . .	23937
Approvazione di atti firmati a Washington tra l'Italia e vari Stati, concernenti la protezione della proprietà industriale e la registrazione internazionale dei marchi di fabbrica e di commercio (Id.). . . . .	23937
<b>Rinvio</b> di una interpellanza . . . . .	23970

La seduta comincia alle 14.5.

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

(È approvato).

### Congedo.

PRESIDENTE. L'onorevole Sanjust ha chiesto un congedo di dieci giorni per ufficio pubblico.

(È concesso).

### Letture di proposte di legge e di una mozione.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle proposte di legge e di una mozione ammesse alla lettura dagli Uffici.

DI ROVASENDA, *segretario*, legge:

**Proposta di legge del deputato Larizza: Per aggiungere alla tabella E della legge 9 luglio 1908, n. 445, le frazioni Mosorrofa e Centro del comune di Cataforio.**

*Articolo unico.*

Le frazioni Mosorrofa e Centro del comune di Cataforio restano comprese, agli effetti dello spostamento dell'abitato, nella tabella E della legge 9 luglio 1908, n. 445.

**Proposta di legge del deputato Battelli: Impianto radiotelegrafico sui piroscafi adibiti al trasporto di passeggeri.**

*Articolo unico.*

È fatto obbligo ad ogni piroscifo, che sia adibito a trasporto di passeggeri e che faccia traversate superiori a cento miglia, di avere a bordo l'impianto radiotelegrafico, soprattutto agli scopi della sicurezza della navigazione.

**Proposta di legge del deputato Marazzi: Costituzione in comune autonomo di Rivarolo del Re, Brugnolo e Villanova, frazioni del comune di Casalmaggiore.**

Art. 1.

Le frazioni di Rivarolo del Re, Brugnolo e Villanova attualmente aggregate al comune di Casalmaggiore sono costituite in comune sotto la denominazione Rivarolo del Re ed Uniti.

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere con decreto Reale a tutte le disposizioni che conseguono dalla presente legge.

**Proposta di legge dei deputati Silj, Ciappi, Bianchini e Ricci: Costituzione in comuni autonomi di « Ussita » e « Castelsantangelo » frazioni del comune di Visso.**

Art. 1.

Le frazioni di Ussita e di Castelsantangelo, sono distaccate dal comune di Visso ed erette in comuni col nome rispettivo di Ussita e di Castelsantangelo, a datare dal primo gennaio 1913.

Art. 2.

Le sedi comunali saranno per Ussita, nella borgata Pieve, e per Castelsantangelo, nella borgata omonima.

## Art. 3.

Il Governo del Re è autorizzato a provvedere per decreto Reale alle disposizioni occorrenti per la delimitazione dei confini, per la regolarizzazione dei rapporti patrimoniali fra i comuni, e per la esecuzione della presente.

**Proposta di legge dei deputati Muratori e Montù: Modificazioni agli articoli 1866 e 1867 del Codice civile.**

*Articolo unico.*

Gli articoli 1866 e 1867 del Codice civile sono abrogati, e sono ad essi sostituiti i seguenti:

*Art. 1866.* — Gli osti e gli albergatori sono obbligati come depositari per gli effetti portati entro i loro alberghi; il deposito degli effetti, indumenti e gioielli di uso ordinario ed abituale viene riguardato come un deposito necessario.

*Art. 1867.* — In quanto al denaro ed ai titoli e ai gioielli che non sono d'uso ordinario ed abituale, l'albergatore risponde solo quando il deposito sia reale, o non sia stato da lui offerto un mezzo di custodia.

In ogni altro caso l'albergatore ne risponde sino a concorrenza di lire mille.

**Proposta di legge del deputato Mezzanotte: Piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali.**

## Art. 1.

Sulle strade nazionali, provinciali e comunali e sulle loro pertinenze, le rispettive amministrazioni possono eseguire piantagioni d'alberi in quei tratti, che a giudizio delle amministrazioni stesse ne siano suscettibili.

I progetti relativi alle piantagioni sulle strade nazionali, sono approvati dal Ministero dei lavori pubblici udita la Deputazione provinciale, e quelli relativi alle strade provinciali e comunali dai prefetti, intesa pure per queste ultime la Deputazione provinciale.

L'autorità militare deve essere sentita ogni volta che le strade, trovandosi prossime ad opere di fortificazione o in zone militarmente importanti, interessino la difesa dello Stato.

Le piante non debbono recare ingombro e danno alle linee telegrafiche e telefoniche, tagliandosi all'occorrenza quei rami che producessero tali inconvenienti.

## Art. 2.

In tali piantagioni gli alberi debbono essere a foglia caduca e non superare l'altezza di dieci metri; le radici ed i rami non debbono sporgere al di là di tre metri dal confine stradale. Oltre questo limite i proprietari dei terreni limitrofi possono recidere le radici ed esigere che i rami siano tagliati.

Nelle strade che abbiano una sezione inferiore ad otto metri, la piantagione non può farsi che da una sola parte.

## Art. 3.

I proprietari dei fondi confinanti con le strade pubbliche e con le loro pertinenze possono eseguire sui loro fondi piantagioni d'alberi a distanze minori di quelle stabilite dalla legge sulle opere pubbliche, purchè ne abbiano ottenuta l'autorizzazione dalla competente autorità amministrativa, secondo le norme prescritte dal regolamento, avuto riguardo anche agli eventuali impianti di tramvie, e di ferrovie, e si uniformino alle norme che da essa saranno prescritte.

I proprietari, che vogliano mantenere la piantagione, devono sostituire gli alberi eventualmente morti, gravemente danneggiati, o che per loro maturità economica vengono tagliati.

## Art. 4.

Per le contravvenzioni alle disposizioni della presente legge sono applicabili gli articoli 374 e seguenti della legge sulle opere pubbliche 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, salvi gli ulteriori procedimenti stabiliti dal codice penale, e le eventuali azioni in via civile.

## Art. 5.

Con regolamento da approvarsi per decreto Reale sarà provveduto all'esecuzione della presente legge.

**Proposta di legge del deputato Leone: Pei professori di agraria delle Regie scuole normali.**

*Articolo unico.*

I professori di agraria delle scuole normali, maschili e femminili, laureati e in servizio prima della promulgazione della legge 8 aprile 1906, nn. 141 e 142, aventi diritto all'incarico annuale per effetto dell'articolo 74 del regolamento approvato nel

28 agosto 1906, n. 512, saranno compresi, a partire dal 1° luglio 1913, nel secondo ordine di ruolo dell'attuale tabella A annessa alla suddetta legge, con l'obbligo del corrispondente orario minimo d'insegnamento da completarsi, ove occorra, in classi aggiunte della stessa o di altra disciplina secondo i titoli di cui sono provveduti.

**Proposta di legge del deputato Pieraccini:  
Per la vendita del timolo a conto dello Stato.**

**Art. 1.**

Il Ministero delle finanze è autorizzato a vendere al pubblico il timolo, e, per tale scopo ad acquistare la materia prima (*thymus serpyllum*) e ricavarne il timolo.

Lo spaccio del timolo sarà affidato alle farmacie ed agli armadi farmaceutici, cui si concederà un aggio di rivendita, da stabilirsi dall'apposito regolamento, unitamente alle istruzioni con le quali il timolo sarà fornito dal Ministero delle finanze ai rivenditori e da essi ceduto al pubblico.

**Art. 2.**

Con le norme che verranno stabilite dal Consiglio superiore di sanità, il timolo sarà preparato dai laboratori farmaceutici dello Stato, confezionato in tavolette o sotto altra forma pratica, e posto in vendita tanto da solo come accoppiato a rimedi di azione sussidiaria, pure preparati in tavolette od in altra forma di facile dispensazione.

**Art. 3.**

In apposito capitolo del bilancio dell'entrata sarà iscritto il provento lordo della vendita prevista per ciascun esercizio finanziario.

In appositi capitoli del bilancio della spesa del Ministero delle finanze saranno iscritti gli stanziamenti seguenti:

a) per la compra delle materie prime da lavorare e per le spese occorrenti alla relativa trasformazione in sostanze medicamentose;

b) per le spese di ufficio e per quelle relative al personale, alle analisi ed ai trasporti nell'interno del Regno, da sostenersi direttamente dalla Direzione generale delle private;

c) per l'aggio di rivendita.

**Art. 4.**

La somma corrispondente al beneficio netto che deriverà dalla vendita del timolo e rimedi sussidiari, e che sarà accertata alla

chiusura di ogni esercizio finanziario, verrà impegnata allo scopo - da determinarsi con speciale legge - di combattere le cause dell'anchilostomiasi.

**Art. 5.**

Ai coloni, ai risicoli, agli orticoltori, ai giardinieri, ai cavoratori, ai minatori, ai lavoratori dell'arte laterizia e fittile, agli operai occupati in modo permanente od avventizio con remunerazione fissa od a cottimo in qualsiasi lavorazione che implichi maneggio della terra, le Amministrazioni dello Stato o le Amministrazioni provinciali o comunali o le imprese ed aziende industriali rispettivamente, forniranno gratuitamente la cura timolica contro la infezione anchilostomiaca, secondo le prescrizioni dei medici.

**Art. 6.**

I privati che contravvenissero agli obblighi suddetti saranno passibili di ammenda da 10 a 100 lire.

I casi di morte per anchilostomiasi in seguito a rifiutata somministrazione di timolo o per colpa di una pubblica Amministrazione o di privati, daranno luogo ad indennità nella stessa misura stabilita dal testo unico della legge per gli infortuni degli operai sul lavoro, approvato con Regio decreto 31 gennaio 1904.

**Mozione.**

La Camera confida che il Governo, nel disegno di legge che sta preparando per migliorare lo stato economico dei professori medi, terrà presenti le condizioni speciali di quegli insegnanti, che, passati dai comuni e dalle provincie in servizio dello Stato, non possono, pur essendo giunti a tarda età, cumulare, agli effetti della pensione, tutti gli anni di lor magistero, con grande disagio loro e della scuola.

Rampoldi.

**Presentazione di disegni di legge.**

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro degli affari esteri.

**DI SAN GIULIANO,** ministro degli affari esteri. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Stato di previsione dell'entrata e della spesa del fondo dell'emigrazione per l'esercizio finanziario 1913-14;

Assestamento dello stato di previsione dell'entrata e della spesa del fondo dell'emigrazione per l'esercizio finanziario 1912-13;

Rendiconto consuntivo del fondo per l'emigrazione per gli esercizi finanziari 1906-1907, 1907-908 e 1908-909.

Chiedo che siano tutti deferiti all'esame della Giunta generale del bilancio.

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole ministro degli affari esteri della presentazione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione dell'entrata e della spesa del fondo dell'emigrazione per l'esercizio finanziario 1913-14;

Assestamento dello stato di previsione dell'entrata e della spesa del fondo dell'emigrazione per l'esercizio finanziario 1912-13;

Rendiconto consuntivo del fondo per l'emigrazione per gli esercizi finanziari 1906-1907, 1907-908 e 1908-909.

L'onorevole ministro degli affari esteri chiede che questi disegni di legge siano deferiti all'esame della Giunta generale del bilancio.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

### Interrogazioni.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Cutrufelli, ai 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 pericolo di vederlo restare inoperoso alla scadenza di obbligo con l'attuale società concessionaria ».

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

**BERGAMASCO,** *sottosegretario di Stato per la marina.* Il Ministero della marina, al quale spetta questa materia delle concessioni dell'esercizio dei bacini di carenaggio dei porti, ha già completamente istruito la pratica per cedere la gestione del bacino di carenaggio di Messina al comune e alla Camera di commercio. Ha fatto prima preparare uno schema di contratto da una Commissione locale, della quale hanno fatto parte tutti gli Enti interessati e che fu presie-

duta dal prefetto di Messina, e poi lo ha sottoposto al Ministero dei lavori pubblici e a quello delle finanze, anche essi interessati alle concessioni; i quali lo hanno approvato.

Questo schema di contratto verrà ora sottoposto all'Avvocatura erariale e quindi al Consiglio di Stato ed io confido che nel tempo che abbiamo ancora disponibile da oggi al 17 giugno, giorno della scadenza della vigente concessione, esso potrà essere approvato da tutti i corpi consultivi in modo che entro questo stesso termine possa procedersi alla stipulazione del contratto definitivo col comune e con la Camera di commercio di Messina.

Dopo queste spiegazioni confido che l'onorevole interrogante non avrà altro motivo di preoccuparsi e di temere che al contratto attuale non abbia a succedere il nuovo contratto da lui desiderato e desiderato altresì dal Ministero della marina, perchè già concordato in tutti i suoi particolari e rispondente, non solo all'interesse pubblico generale, ma anche all'interesse del porto di Messina.

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

**DE SETA,** *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Mi associo completamente alle dichiarazioni fatte dal collega della marina.

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

**CUTRUFELLI.** Prendo atto delle dichiarazioni degli onorevoli sottosegretari di Stato e mi dichiaro soddisfatto.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Strigari ai ministri dell'istruzione pubblica 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 ».

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

Segue quella dell'onorevole Pozzato, al ministro della pubblica istruzione, « sulle intenzioni del Governo relative all'agitazione promossa dagli insegnanti delle scuole pareggiate medie ».

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

**VICINI,** *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica.* Sull'agitazione non abbiamo

alcuna intenzione. Sulle condizioni invece degli insegnanti delle scuole pareggiate medie, abbiamo delle buone intenzioni; ed il disegno di legge, di imminente presentazione alla Camera, sui provvedimenti per l'istruzione media, classica, tecnica, normale e degli istituti nautici, comprende anche disposizioni per gli insegnanti delle scuole pareggiate.

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

**POZZATO.** Devo ringraziare l'onorevole sottosegretario di Stato della cortese risposta. Naturalmente, in sede d'interrogazione, non tratterò la vessata e spinosa questione degli insegnanti delle scuole pareggiate.

Una sola raccomandazione devo rivolgere ed è che, le disposizioni che saranno contenute nella nuova legge riguardante le scuole medie siano tali da acquietare e soddisfare la numerosa classe degli insegnanti pareggiati.

Abbiamo 150 istituti di tal genere con una popolazione scolastica di 40 mila studenti e di 150 insegnanti; e tutti sanno che, mentre i professori delle scuole governative godono presentemente di uno stipendio iniziale di 1,800 lire che, dopo venticinque anni, può giungere sino a 4,500 lire, quelli delle scuole pareggiate non possono godere che uno stipendio massimo di 2,000 lire.

Se dunque il Governo, nel disegno di legge che spero sarà presentato tra breve alla Camera...

**VICINI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica.** Prima delle vacanze.

**POZZATO.** ... vorrà tener conto dei voti espressi dagli insegnanti delle scuole pareggiate, farà opera altamente doverosa e civile.

**PRESIDENTE.** Segue un'altra interrogazione dell'onorevole Pozzato al 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 ».

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

**DE SETA, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.** Premettesi che gli applicati delle ferrovie dello Stato, laureati in giurisprudenza furono assunti in servizio per avere essi preso parte a concorsi di applicato, nei quali richiedesi come requisito di studio, la licenza liceale o d'Istituto tecnico, od anche di aiutante applicato nei quali

basta la licenza ginnasiale superiore o di scuola tecnica. Essi non hanno quindi altri diritti, in fatto di carriera, che quelli annessi alla qualifica di cui sono rivestiti.

I detti applicati laureati fecero ripetutamente premure, perchè fosse loro usato uno speciale trattamento di carriera, ma si riconobbe che il possesso di un titolo di studio non può di per sé solo dare diritto ad un trattamento speciale e che l'adozione, per i laureati in giurisprudenza, di criteri di avanzamento diversi da quelli fissati per la categoria cui appartengono, sarebbe tornata di pregiudizio alla carriera di quegli applicati che, pur non essendo in possesso della laurea adempiono degnamente ai loro doveri ed hanno cognizioni professionali e la coltura generale che si richiedono per la qualifica che coprono e per quella superiore alla quale possono aspirare.

In ogni modo, poichè gli avanzamenti si fanno a scelta fra gli agenti più meritevoli, gli applicati laureati, per la facilità che hanno, data la loro coltura, di emergere in una categoria costituita in grandissima maggioranza di agenti che hanno percorsi studi limitati, si trovano di fatto, in condizioni più vantaggiose dei loro colleghi non laureati.

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

**POZZATO.** Sarei lieto se potessi accogliere l'invito rivoltomi dall'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, ma debbo dichiarare che la risposta da lui favoritami non è del tutto soddisfacente.

In sostanza, la Direzione generale delle ferrovie di Stato, per bocca dell'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, dichiara che la carriera è uguale per tutti gli impiegati, ancorchè i titoli di studio di taluni, che appartengono alla categoria degli applicati, siano tali da renderli meritevoli di migliore avvenire. Ed appunto in ciò sta l'ingiustizia, perchè in tutte le carriere, quando vi sono funzionari i quali, con sacrificio di tempo e di danaro riescono ad acquistare dei titoli di studio superiori, essi hanno aperta la via più facile e più pronta per ascendere nella carriera. Ciò avviene nella carriera del Genio civile ed in altri uffici dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici.

Invece nell'Amministrazione delle ferrovie avviene che gli impiegati ferroviari che ottengono la nomina di applicati soltanto col titolo della licenza ginnasiale, quando riescono a prezzo di sacrifici a migliorare le

loro condizioni di cultura ed a conseguire una laurea in giurisprudenza, si vedono preclusa la via ad un più rapido progresso nella loro carriera.

L'onorevole sottosegretario di Stato ha detto che si potrà negli avanzamenti degli applicati tenere conto dei loro titoli di studio. Ma io credo che l'unica via per migliorare le condizioni di questi funzionari sarebbe quella di aprire la via ai laureati per conseguire i posti di vice-ispettore ferroviario.

Cinque anni fa è stato aperto un concorso per i laureati in giurisprudenza: da allora non fu indetto più nessun concorso. Ora se la Direzione generale delle ferrovie vorrà ascoltare i legittimi voti di questa benemerita classe di funzionari, farà opera altamente giusta.

PRESIDENTE. Segue una interrogazione dell'onorevole Scorciarini-Coppola al ministro delle finanze; avverto però l'onorevole Scorciarini-Coppola che l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze è indisposto e quindi, a termine del regolamento, ha chiesto di differire lo svolgimento di questa interrogazione a mercoledì prossimo.

Avverto poi l'onorevole Scorciarini-Coppola che non più tardi di ieri l'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha risposto ad una interrogazione dell'onorevole Della Pietra sullo stesso argomento.

Questa interrogazione è dunque rimessa a mercoledì 12 corrente.

Sono così esaurite le interrogazioni all'ordine del giorno di oggi.

### **Discussione di domande di autorizzazione di procedere in giudizio contro i deputati Gerini e Marangoni.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della domanda di autorizzazione di procedere in giudizio 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.

La Commissione ad unanimità propone di concedere la chiesta autorizzazione contro l'onorevole Gerino Gerini.

Non essendovi osservazioni in contrario, metto a partito queste conclusioni della Commissione.

*(Sono approvate).*

Segue la discussione sulla domanda di autorizzazione a procedere in giudizio con-

tro il deputato Marangoni per diffamazione a mezzo della stampa.

La Commissione propone ad unanimità « di non concedere la chiesta autorizzazione contro l'onorevole Guido Marangoni ».

Non essendovi osservazioni in contrario, metto a partito queste conclusioni della Commissione.

*(Sono approvate).*

### **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.

Continuando nello svolgimento degli ordini del giorno, spetta di parlare all'onorevole Calisse, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a studiare la formazione di un piano regolatore generale della rete ferroviaria ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

*(È appoggiato).*

Essendo appoggiato, l'onorevole Calisse ha facoltà di svolgerlo.

CALISSE. Onorevoli colleghi, per svolgere con la maggiore brevità che mi sia possibile l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare, io mi varrò, come esempio, di un fatto che la Camera già conosce, essendosene qui ripetutamente trattato.

Dico della costruzione della ferrovia che alle regioni medie dell'Italia, e specialmente all'Umbria, deve dare la diretta e facile comunicazione col mare per mezzo del porto di Civitavecchia: ferrovia ardentemente desiderata, promessa sempre, non eseguita nè incominciata ancora; di modo che, se da una parte nessuno può dubitare della sua importanza ed utilità, poichè non si sarebbe altrimenti sostenuta così a lungo e fra tanti disinganni la forza del lavorare per essa con crescente intensità; dall'altra parte deve pur ciascuno pensare che assai grave debba essere la difficoltà contro cui tanto desiderio e tanto lavoro s'infrange, e che

nemmeno è stata vinta finora dalla ferma volontà che il Governo ha pur tante volte dichiarato di avere per lo scioglimento di così invecchiata questione.

Ora, nelle cause che in questo e in altri simili casi producono così gravi e dannose difficoltà stanno le ragioni dell'ordine del giorno, nel quale io vorrei consenzienti gli onorevoli colleghi, per domandare al Governo che le concessioni della costruzione e dell'esercizio di ferrovie ai privati siano tolte alla incertezza e, potrei dire, al disordine che ora le presiede.

Queste concessioni son fatte ordinariamente in modo che l'interesse pubblico par che debba scendere al secondo luogo, e quello privato farsi, se non unico, prevalente.

Il Governo non si fa autore, non sollecita, non dirige. Aspetta che gli siano fatte le proposte delle ferrovie che si stimano utili, e con la indicazione anche del modo col quale si crede che la costruzione debba esserne fatta. Lascia che gl'interessati gli diano eccitamento a fare, e che mandino avanti le cose secondo che loro convenga, pago dell'ufficio suo di rivedere ed approvare: quasi in interessi di tanta gravità potesse bastare il fatto negativo dell'impedire che altri faccia male o soltanto che faccia: ma neppur questo si ottiene, mentre il necessario è che si faccia e si faccia bene.

Il sistema produce naturalmente simili a sè le conseguenze. E molte potrei enumerarne. Ma per contenermi dentro i brevi limiti che l'ora in cui parlo m'impone, le andrò sommariamente raccogliendo in tre punti principali.

Non si è ancora fatto quello che a me sembra che avrebbe dovuto essere opera fondamentale di Governo, comporre, cioè, e stabilire un piano generale ed ordinato di tutte le linee ferroviarie di cui si riconosca di pubblico interesse la costruzione; come un programma, di cui siano ferme le parti essenziali e chiaramente si sappia e si voglia il fine. Se così si fosse fatto, il Governo per ogni nuova costruzione che fosse proposta, potrebbe subito giudicare senza pericolo di errori dannosi, di ritardi ingiusti, di lavori e di spese inutili; potrebbe subito stabilire che cosa gli convenga di fare, tanto per la ferrovia in particolare di cui si tratta, come, e più, pel coordinamento di essa con le ragioni generali del servizio e con gl'interessi nazionali.

Nulla di ciò si ha ancora. E potrei con gli esempi mostrare il danno che ne è ve-

nuto: ma poichè di tali esempi non si ha scarsezza, e può ciascun di noi, onorevoli colleghi, averne qualcuno dinanzi la memoria; io credo che potremo esser tutti concordi nel riconoscere che per la mancanza di criteri generali direttivi, specialmente in relazione delle concessioni di costruzioni ferroviarie a società o persone private, lo Stato non solo non può indirizzare, come dovrebbe, lo svolgimento di così importante servizio pubblico verso un fine ben preveduto e corrispondente allo scopo supremo del bene della patria; ma è posto anche nel pericolo, non di raro avveratosi, di dovere per uno stesso lavoro, ed anche per una concessione già fatta mutar pensiero o direzione, con qual danno per altrui anche legittimi interessi e con quale imbarazzo e responsabilità per la pubblica Amministrazione ognuno facilmente comprende.

Non è però questo tutto il male che è prodotto dalle cose che ho detto: vi si aggiunge l'altro che l'interesse pubblico è spesso sottoposto agl'interessi privati.

Con qualsiasi proposta e costruzione di ferrovie l'interesse pubblico è congiunto sempre: vi si forma attorno la speranza, il desiderio, l'aspettazione intensa delle popolazioni contigue.

Ma poichè l'Amministrazione dello Stato per tanti luoghi lascia che l'opera sua sia seguace, e non sempre alacre seguace, di quella degli altri; poichè essa aspetta che non solo le si faccia domanda, ma anche indicazione delle qualità che la nuova ferrovia dovrà avere e dei modi della sua costruzione; naturalmente avviene che i promotori facciano dell'interesse pubblico la causa e il mezzo del proprio guadagno, che non si elevino a considerazioni di ordine generale, non d'altro curanti che di ottenere presto ciò che si sono prefissi, e che naturalmente consiste anzitutto nel loro individuale vantaggio.

Avviene che le popolazioni si dolgano, invocando provvedimenti dal Governo, per gl'interessi loro che sono o credono trascurati? E il Governo risponde che non può provvedere fino a che coloro che si sono posti a capo della impresa non abbiano o compiuto i loro studi, o fatto i loro conti, o adempiuto alle condizioni che loro furono indicate: così si è non di raro dinanzi a questo spettacolo, che, mentre con la costruzione di una linea ferroviaria, già riconosciuta e dichiarata utile ed anche necessaria, molti e gravi interessi sarebbero soddisfatti; si debba tutto e non per breve



tempo tenere in sospenso, aspettando che piccole competizioni locali siano pacificate, che gli speculatori si garantiscano della bontà dell'affare, che si raggranellino contributi e sussidi per riempire, almeno in apparenza, i fianchi di mal conformati bilanci. Il tempo si consuma inutilmente; ma altri due gravi inconvenienti si producono: l'uno, che a tutti si dà occasione e quasi diritto di ricevere per quello che gli si chiede il compenso, che va tutto a danno del corso naturale e dell'esercizio utile della ferrovia, fatta così, già prima che nasca, pesante e storpia; l'altro, che la ferrovia stessa, a tali transazioni e dedizioni obbligata, si faccia più costosa, senza che in proporzione se ne accresca il prodotto, se pur questo non ne soffra remissione.

Si giunge in questo modo alla conseguenza opposta di quella che si sarebbe voluta: anzi, talvolta si arriva al punto che la ferrovia da costruirsi perda la utilità per la quale la costruzione ne era stata decisa. Mutano, infatti, le condizioni dei luoghi: nuovi centri industriali si formano, nuovi mezzi di comunicazione si aprono, prendono altre vie i commerci. Si abbandona allora l'opera proposta? quanto lavoro e denaro perduto, quanto danno insanabile e quanto giusto malcontento delle popolazioni! ovvero si porta non di meno a termine? mancherà il compenso preveduto, e finirà per averne il maggior peso lo Stato.

Il quale (è questo il terzo punto) è per le ragioni anzidette posto nella condizione, e talvolta nella necessità, di guardare con diffidenza e di trattare come rivali delle proprie le linee ferroviarie concesse a privati. Basterebbe questo fatto per dimostrare su quale falsa e pericolosa strada si cammini. L'Amministrazione, per la mancanza di ben concepito e formato programma nello svolgimento di tutta la sua azione ferroviaria, ignora od è incerta se la nuova linea domandata potrà esserle collaboratrice o concorrente; pel prevalere delle ragioni particolari, che non si possono sempre direttamente fronteggiare, si fanno e si approvano proposte della cui bontà ed utilità non si è persuasi; e così, per l'un motivo e per l'altro, si cerca, con tutti quei mezzi di cui la burocrazia è fertile, di mandar le cose per le lunghe, di fare dalle prime difficoltà germinare le seconde e le terze, d'imporre tali condizioni da far perdere fra avvolgimenti ed impedimenti la via anche ai più esperti ed audaci: si prende tempo; sperando che questo sia apportatore di quei

rimedi che dalla mente e dalla volontà degli uomini non si è potuto o voluto far sorgere. Evidente è il danno: il lavoro si accumula e si complica negli uffici; si disperdono forze che, mentre potrebbero essere utilmente congiunte, si fa che si urtino e si elidano; si mette in vita ciò che non è in condizioni di buona vitalità; si trascura e si abbandona ciò che sarebbe elemento certo di prosperità particolare e comune.

Non v'è alcuno, onorevoli colleghi, che non sia convinto della necessità e della urgenza che tale stato di cose abbia fine.

Non si dovrà certamente privare la pubblica Amministrazione della cooperazione che può esserle data da tutti i cittadini. Se nello svolgimento del programma ferroviario si chiama ad aver parte anche l'interesse delle persone private, vi si porta senza dubbio una forza nuova, potente e benefica: beneficio sarebbe sol quello che la pubblica Amministrazione ne fosse in qualche parte alleggerita. Ma sempre è da tenersi come massima di governo che di tali interessi pubblici, quali son sempre quelli che si congiungono con le costruzioni ferroviarie, lo Stato sia il rappresentante e il tutore, e l'opera dei privati debba sempre esserne l'ancella. Non si deve, come non di raro si vede, mutare le parti. La mente che stabilisce, la podestà che ordina, la mano che guida deve sempre essere quella dello Stato; il quale non può rinunciare questo ufficio, lasciandolo nelle mani di chi non ha responsabilità, nè forse ha le condizioni necessarie all'impresa, nè certamente è disposto a sottomettere a quelli degli altri i propri interessi.

Anzi, di quelle linee che si riconoscano di maggiore e di generale interesse lo Stato, pur cedendone ad altri, con efficaci garanzie, la costruzione, dovrebbe avere l'esercizio; o almeno, quando fossero stabilite, dovrebbe aver cura che potessero formarsi come la loro ragione richiede, ponendo sempre al di sopra di ogni altra la utilità comune. Per conoscere e stabilire quali possano essere tali linee è necessario certamente lo studio delle condizioni del paese, geografiche, economiche e politiche. Ma, per un programma generale, può già vedersi a quali caratteri debbano corrispondere: non potrebbero esserne escluse le linee dichiarate di importanza militare nè quelle che formerebbero il completamento necessario delle linee che già possiede lo Stato.

Per dimostrarlo, ritorno all'esempio che da principio ho ricordato.

Che la ferrovia Civitavecchia-Orte abbia carattere militare non è da potersi mettere in dubbio dinanzi al fatto compiuto: lo stato maggiore dell'esercito l'ha così definita; il Consiglio dei ministri, per la ragione militare, ha posposto il progetto che il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva dichiarato tecnicamente e finanziariamente preferibile, e che era stato presentato da tale Società, che, se ne avesse avuta la concessione, ne avrebbe a quest'ora portato molto innanzi i lavori.

Che la linea medesima sia di necessario completamento per le ferrovie già esercitate dallo Stato si dimostra con solo guardare la carta geografica. Da una parte, per trecento chilometri di spiaggia corre la ferrovia Roma-Livorno senza allacciamento alcuno con l'interno del paese, non potendo affatto considerarsi utile, fuori del piccolo commercio locale, la linea Montepescali-Asciano. Ove il punto dell'allacciamento debba far capo, lo mostra il porto, che unico si apre su tutto questo tratto di spiaggia solitaria: il porto di Civitavecchia. Ove debba esso annodarsi all'interno, è mostrato dalla posizione ferroviaria di Orte, ove convergono e si accentrano le linee di tutta la circostante regione, toscana, umbra, sabina.

La natura, dunque, delle cose, e la imminenza de' bisogni locali e generali si accordano nel dare alla proposta linea tutta la importanza di una ferrovia di Stato.

Lo Stato avrebbe dovuto costruirla. Ma non fu compresa nella legge che tali costruzioni ordinò nè per essa si è fatta mai più giustizia in appresso. Siamo ancora poco più che alle speranze ed alle discussioni, per colpa non tanto delle persone, quanto dei sistemi, di cui ho mostrato l'errore ed il danno.

S'invoca giustizia, e questa invocando, non si fa se non chiedere allo Stato che meglio tuteli i propri interessi, che son quelli che il popolo gli ha affidato.

E solo a tal patto potrà veramente esser fatta una politica ferroviaria.

Politica, non soltanto perchè l'Amministrazione delle ferrovie è stata innalzata ad ufficio di Stato, il quale, se la porrà fuori del pericolo di lavoro inutile e di sorprese, l'avrà posta su via migliore e di ora sempre non abbia; ma politica ancora e meglio, perchè lo svolgimento delle comunicazioni ferroviarie è divenuto mezzo importante e condizione necessaria pel miglioramento economico e civile del paese. Anche civile, io dico.

Onorevole ministro: il popolo, con la logica sua semplice, quando vede perdersi fra ritardi e questioni, di cui non intende la ragione, ciò che conosce e che gli è stato dichiarato possibile e buono; di tutto ciò dà colpa a chi è rivestito della pubblica potestà. Non è, almeno in tutto, corrispondente a verità questo giudizio: ma certo è che il mal sospetto si diffonde nella coscienza popolare e vi si fortifica, e vi produce la persuasione che giustizia non possa ottenersi, se altre forze ed altri interessi non concorrano a farla valere. Da questa persuasione germina il sentimento dell'avversione alla pubblica autorità; avversione che è dannosa alla educazione civile del popolo, e dalla quale scoppia a volte la ribellione, appena le si apra un varco. Far giustizia è dare a ciascuno il suo: e perciò io confido che, accogliendo benevolmente le osservazioni che io ho fatto in generale sul servizio ferroviario, e che spero siano, in più favorevole momento ed in modo più autorevole, qui nuovamente presentate; ella, onorevole ministro, di cui abbiám tutti sperimentato la premura e la cortesia, voglia anche fare che la costruzione ferroviaria, che ha dato a queste mie parole l'occasione e l'esempio, sia fra le popolazioni, desiderose ed oramai impazienti, non più il seme della discordia e del disinganno, ma il patto della pace e del lavoro. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Morpurgo, Rampoldi e Di Robilant:

« La Camera esprime il voto che venga sollecitamente pubblicato il regolamento per l'esecuzione della legge 2 gennaio 1910 e che gli uffici del Genio civile siano posti in grado di meglio adempiere alle loro funzioni ».

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato l'onorevole Morpurgo ha facoltà di svolgerlo.

MORPURGO. Onorevoli colleghi, l'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare e che porta anche la firma dei colleghi Rampoldi e Di Robilant, consta di due parti: con la prima noi domandiamo che si solleciti la presentazione del regolamento per l'esecuzione della legge 2 gennaio 1910 sulla navigazione fluviale, con la seconda noi chiediamo che gli uffici del Genio civile siano posti in grado di meglio

adempiere alle loro funzioni. Le assicurazioni che l'onorevole ministro ha dato ieri nel suo lucido, completo ed esauriente discorso, sono state tali, e sopra il primo e sopra il secondo punto del nostro ordine del giorno, che io potrò contenere in limiti assai ristretti lo svolgimento dell'ordine del giorno stesso. Parlando della navigazione interna l'onorevole ministro ha fatto formali dichiarazioni che il Governo è disposto a secondare e a integrare le iniziative private con tutte le sue forze, e che all'esecuzione di questo importantissimo disegno di legge il Governo darà tutta la maggiore sua sollecitudine. Ha anche soggiunto di più; ha detto: Tutte le proposte che verranno presentate dai Consorzi saranno esaminate, integrate ed attuate col concorso dello Stato nel più breve tempo possibile.

Dichiarazioni più soddisfacenti, dato il momento, non potevano venire dal banco del Governo, ed io ne ho preso e ne prendo atto insieme coi colleghi che hanno firmato con me l'ordine del giorno, con vero compiacimento.

Se non che, l'onorevole ministro deve considerare che, a facilitare la costituzione dei Consorzi e la esecuzione per conseguenza della legge sulla navigazione fluviale; è, se non assolutamente indispensabile, certamente molto utile che venga il regolamento che è stato molte volte promesso, e che noi attendiamo da tre anni.

È molto utile che esso venga, io dico, perchè la legge ha demandato al regolamento la determinazione di alcune delle norme necessarie per la costituzione del Consorzio; e sopra tutto perchè è il regolamento che deve determinare i rapporti dei contributi degli enti i quali devono formare i Consorzi.

Per queste ragioni credo che l'onorevole ministro aderirà a sollecitare la presentazione del regolamento che, come ho detto, sarà utilissimo a dare un grande impulso all'esecuzione della legge. E io voglio accennare così, soltanto a mo' di esemplificazione ad alcune iniziative che sono già molto innanzi e non attendono altro che la presentazione del regolamento perchè la navigazione fluviale possa essere un fatto compiuto in varie regioni.

Il canale, per esempio, da Torino, per Casale, a Pavia, al quale s'interessa in modo speciale il nostro collega onorevole Di Robilant, è stato studiato in ogni sua parte; è stato già anche classificato in seconda categoria, e per costituire il Consorzio si

attende soltanto la promulgazione del regolamento, ed io posso soggiungere, per dichiarazione avuta dall'onorevole Di Robilant, che sono molto innanzi anche le pratiche per il finanziamento dell'impresa.

Accenno ad un'altra iniziativa che sta specialmente a cuore al collega Rampoldi, che pure ha firmato questo ordine del giorno.

Si tratta di rimettere in onore le antiche vie acquee da Milano a Pavia e Piacenza, lungo il naviglio pavese, il Ticino ed il Po. Sono lavori che non importano una grande spesa e che procureranno benefici immensi a quelle regioni; ma anche qui si attende la promulgazione del regolamento, perchè non si sa quali saranno i comuni e le provincie chiamate a contribuire, e soprattutto non si sa quale contributo essi dovranno dare al Consorzio.

E finalmente accenno ad un terzo grande lavoro, ed è l'ultimo, al quale a mo' d'esempio intendo riferirmi: voglio dire la rete di canali friulani di navigazione.

Questa rete deve essere considerata come naturale e necessario complemento della grande arteria Milano-Venezia non solo, ma essa ha anche un carattere speciale che non è industriale soltanto e può avere scopi che sono più che nazionali.

Qui pure l'iniziativa è stata presa dai Comitati locali di Udine, Treviso e Venezia. I progetti sono stati studiati in ogni particolare, e mi piace di accennare che anche il Magistrato alle acque ha dato opera solerte e utilissima per lo sviluppo dei progetti stessi; ma anche qui non si potrà addivenire alla costituzione del Consorzio, se non dopo che sarà stato presentato il regolamento. E dopo ciò, in attesa che l'onorevole ministro vorrà anche dare pubblicamente quelle assicurazioni che mi ha dato privatamente, cioè di mettere in opera ogni suo potere perchè il regolamento sia promulgato, passo alla seconda parte del mio ordine del giorno, che si connette strettamente con la prima, perchè gli uffici del Genio civile hanno urgente ed assoluto bisogno di essere rinsanguati in quanto che sono sempre nuove attribuzioni che loro vengono date dalle leggi nuove, e questa della navigazione fluviale è una delle più grandi ed importanti attribuzioni recentemente date agli uffici del Genio civile.

Sono già molti anni dacchè questi uffici sono stremati di forze, ed hanno un numero di funzionari tecnici assolutamente inadeguato ai bisogni.

Si aggiunga che le nuove leggi hanno portato carichi sempre maggiori; si aggiunga che settanta funzionari sono stati mandati in Libia, ed è stato ottima cosa, e altri bisognerà mandarne, e si vedrà come si presenti urgentissimo il bisogno di allargare gli organici del Genio civile.

Sappiamo, onorevoli colleghi, che vi sono pratiche importantissime ed urgentissime riguardanti non lavori di eccezione, ma lavori ordinari di corsi di acqua, di strade, ecc. che giacciono mesi e mesi sui tavoli degli ingegneri, negli uffici del Genio civile, non per trascuratezza di questi, ma perchè non si fa a tempo ad eseguire tutto l'immane lavoro a quegli uffici demandato.

Del resto non ho altro da aggiungere poichè l'onorevole relatore della Giunta del bilancio ha scritto a questo proposito una pagina eloquentissima nella relazione riconoscendo tutta la necessità e l'urgenza di provvedere.

Ed anche l'onorevole ministro questa necessità e questa urgenza ha riconosciuto esplicitamente nel suo discorso di ieri, così che io credo di non dover aggiungere parola ed attendo da lui fiducioso la risposta o, dirò meglio, la conferma che sarà provveduto con la maggiore sollecitudine all'aumento degli organici dell'ufficio del Genio civile e all'aumento degli stipendi al corpo stesso. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Cermenati ha presentato i seguenti ordini del giorno:

« La Camera confida che, in esecuzione della legge 23 dicembre 1906, la qua e stanziava i fondi occorrenti; in adempimento dei ripetuti affidamenti dati dai ministri dal 1902 ad oggi; in armonia con ciò che il ministro degli affari esteri ebbe a notificare ai Regi agenti diplomatici e consolari, con sua circolare 31 ottobre 1912, sarà compiuta entro il 1913, l'elettrificazione della linea ferroviaria Milano-Lecco ».

« Cermenati ».

« La Camera confida che il ministro dei lavori pubblici provvederà a pubblicare al più presto il regolamento per la esecuzione della legge sulla sistemazione dei bacini montani ».

« Cermenati, Masi ».

Chiedo se questi ordini del giorno siano appoggiati da trenta deputati.

(*Sono appoggiati*).

Essendo appoggiati, l'onorevole Cermenati ha facoltà di svolgerli.

CERMENATI. Onorevoli colleghi, non farò certo un discorso per illustrare questi due ordini del giorno, che ho presentati per salvarmi dal naufragio della chiusura della discussione generale che appena si levò a parlare il ministro si annunciò imminente.

Mi limiterò semplicemente a trasformare questi ordini del giorno in altrettante domande rivolte al ministro dei lavori pubblici, aggiungendo solo quelle quattro parole, quattro di numero, che varranno, almeno io spero e mi lusingo, a provocare dalla cortesia dell'onorevole Sacchi risposte precise e soddisfacenti ad entrambe.

E prima di tutto mi permetto di chiedergli perchè si frapponga tanto ritardo nel pubblicare il regolamento per la esecuzione di quella provvida legge 13 luglio 1911 per la sistemazione idraulico-forestale dei bacini montani, che risale agli onorevoli Cocco-Ortu e Bertolini, ma che lo stesso ministro Sacchi ha il vanto, e vanto non lieve, di avere portata qui in discussione nel 1910 e di avere fatta approvare, dopo molti rinvii e fra non poche difficoltà, dal Parlamento.

Nel Comitato tecnico permanente del Consiglio superiore delle acque e foreste, nel quale io ho l'onore di rappresentare la Camera, si lavora alacremente ad esaminare, modificare e licenziare i progetti che sono già pronti per la sistemazione di parecchi bacini montani, che, lasciati ancora troppo tempo in balia delle forze naturali, finirebbero per dar luogo, con pubblici danni notevolissimi, a scoscendimenti, ad alluvioni, a rovine generali.

Dirò anche che, per fare un'equa distribuzione dei vantaggi della legge alle varie regioni d'Italia, abbiamo per ciascuna stabilito di distinguere i progetti in tre categorie: urgentissimi, urgenti e meno urgenti, per poter cominciare contemporaneamente qua e là, a seconda dei fondi ogni anno disponibili, ad eseguire quelli che rivestono carattere di maggiore urgenza.

L'onorevole Sacchi, che nella discussione della legge, qui ed in Senato, ha dimostrato tanta intelligente premura perchè fosse risolto il gran problema che interessa ad un tempo e il monte ed il piano, deve dare ordini perentori al suo dicastero perchè il regolamento prescritto dall'articolo 18 della legge per la esecuzione di quanto spetta al Ministero di agricoltura, industria e commercio sia subito compilato.

La legge parla anche, agli articoli 29, 44 e 48, di testi unici che si debbono redi-

gere per i titoli 3°, 4°, 5°, della legge stessa, e mi consenta l'onorevole ministro di manifestargli la mia sorpresa perchè anche alla redazione di questi testi unici non si sia ancor provveduto; finora si è solo nominata la Commissione di cui all'articolo 20, e con decreto ministeriale del 20 agosto 1912 si sono stabiliti i criteri per la preparazione dei progetti relativi alla sistemazione dei bacini idrografici montani, di cui all'articolo 21. Troppo poca cosa invero!

Urgeva fare la legge, e ora urge di compilare i testi unici ed il regolamento per la parte forestale di competenza del Ministero di agricoltura; se si ritarda ancora, noi rimanderemo chissà fino a quando i benefici che pel monte e anche per le terre da bonificare avevamo statuiti con la legge di cui parliamo, e lasceremo che proseguano lo sfacelo e la desolazione in molte delle nostre più belle e popolose valli, che s'internano nella giogaia alpina e prealpina, o intersecano il corrugamento dell'Appennino.

Onorevole Sacchi, la legge è prossima a compiere i due anni dalla sua promulgazione, ed un ulteriore ritardo nella sua applicazione sarebbe ingiustificato ed ingiustificabile!

Appunto per farmi eco di un esplicito desiderio espresso in seno del Comitato tecnico del Consiglio superiore delle acque e foreste io interrogai, un mese fa, i due ministri dei lavori pubblici e dell'agricoltura circa tale ritardo; ma alla interrogazione, che era di quelle che chiedono risposta scritta, rispose il solo rappresentante dell'agricoltura, dicendo che si stava studiando di formulare il regolamento, d'accordo, come la legge vuole, col Ministero dei lavori pubblici, e per conto suo ne affrettava il compimento.

Nessuna risposta, invece, ebbi in proposito dal Ministero dei lavori pubblici; ragione per cui sono obbligato a chiederla ora, sicuro di ottenerla, ed anche in modo più categorico e solenne; e forse allora non mi fu data, appunto perchè, con spirito profetico, si capì che l'avrei domandata oggi...

E questa preghiera di ordinare tosto e testi unici e regolamento io rivolgo all'onorevole ministro, non solo a mio nome, ma anche a nome del carissimo collega onorevole Masi, che tanto eloquentemente ha preso parte alla discussione della legge, e che volle avvalorare con la sua firma il mio ordine del giorno.

Passo a svolgere, del pari laconicamente, il secondo mio ordine del giorno, ossia a specificare la seconda domanda.

In una circolare dall'onorevole ministro degli esteri, indirizzata ai Regi agenti consolari e diplomatici il 31 ottobre scorso, prospettandosi le prospere condizioni del nostro paese e del nostro bilancio, nonostante la guerra italo-turca, si parlava, in modo speciale, fra le più significanti espressioni della vita nazionale, del grande sviluppo dei lavori pubblici e si dedicavano lusinghieri accenni, in particolar modo, all'incremento delle ferrovie e degli impianti elettrici.

Diceva testualmente la circolare: « Entro il 1913 saranno completamente elettrificate la linea da Milano a Lecco in continuazione di quelle della Valtellina... », e proseguiva additando le altre linee della Liguria e del Piemonte che trovansi nella stessa condizione e concludendo così: « Vasto è poi il programma già fissato dei lavori analoghi per gli anni successivi, tanto da assicurare il primato al nostro paese in questa forma di attività, non solo in ordine di tempo, ma anche in ordine di importanza ».

Orbene: io domando all'onorevole ministro dei lavori pubblici la esplicita conferma per ciò che riguarda la linea Milano-Lecco, la quale, secondo l'affermazione dell'onorevole Di San Giuliano, deve essere completamente elettrificata entro quest'anno.

L'onorevole Sacchi, che, nell'ottobre scorso, avrà fornito al collega degli esteri, con tutti i dati relativi allo sviluppo dei lavori pubblici, all'incremento delle costruzioni ferroviarie e degli impianti elettrici, anche la buona novella che a me preme, non vorrà certo oggi smentirla.

Anzi, egli sarà lieto che io gli porga l'occasione di ripetere davanti alla Camera quello che egli medesimo, col tramite del suo collega degli esteri, ha fatto dire ai nostri connazionali sparsi per il mondo civile e al mondo civile stesso.

Attendo pertanto da lui la notizia definitiva, che, entro quest'anno, sarà finalmente compiuto quello che è il voto, l'aspettazione di quindici lunghi anni, durante i quali si è passati attraverso studi e proposte, sospensive e riprese, esperimenti e trattative, promesse ed affidamenti di ogni genere: cioè l'esercizio elettrico da Milano a Lecco in continuazione delle linee valtelinesi. E se converrà aprire subito al pubblico l'esercizio elettrico sul più lungo tratto Lecco-Monza, sia pure; ma fra l'apertura di questo e quella dell'esercizio del restante più piccolo tratto Monza-Milano, non dovrà

correre che il minimo tempo assolutamente necessario.

Fin dal 1898 il problema tecnico della elettrificazione della linea Milano-Lecco fu posto e risolto favorevolmente.

Nel 1902 il ministro dei lavori pubblici, che era l'onorevole Balenzano, assistendo alla inaugurazione delle allora elettrificate linee valtelinesi, solennemente prometteva che, nel più breve tempo possibile, sarebbe stato elettrificato il rimanente tratto Lecco-Milano.

Nel dicembre 1906 il Parlamento approvava i fondi per questa elettrificazione, poichè nella legge 23 dicembre di quell'anno, che metteva a disposizione della Amministrazione ferroviaria ben 610 milioni per costruzioni e modificazioni, erano tassativamente destinati 6 milioni per la elettrificazione della Milano-Lecco, della Bergamo-Lecco e della Usmate-Ponte S. Pietro.

Nel 1910 il direttore generale delle ferrovie commendatore Bianchi (ed io approfitto della occasione per unirmi ai meriti elogi, che ieri l'onorevole ministro tributò a questo eminente funzionario), il commendatore Bianchi, a me, ed anche ad altri colleghi, prometteva che, non appena fossero compiuti i lavori di ampliamento della stazione di Milano, per renderla atta a ricevere i treni elettrici, si sarebbero rapidamente condotte a termine le opere per la desiderata elettrificazione.

E reiterate volte, ella stessa, onorevole Sacchi, nei tre anni dacchè sta al Ministero dei lavori pubblici, e a voce e per iscritto, questi affidamenti mi ha dato ed io conservo tutte le sue lettere in argomento.

È dunque tutto pronto: gli studi, come fino dal 1909 rilevai in una mia interpellanza, citando le annuali relazioni della Direzione delle ferrovie, sono da lungo tempo ultimati; i fondi ci sono, o ci debbono essere, perchè il Parlamento li ha da sei anni accordati; l'ampliamento della stazione di Milano che, a detta del commendatore Bianchi, era il precipuo ostacolo che si frapponeva ad un'immediata elettrificazione della linea, è compiuto da parecchio tempo; lo stesso ministro delle poste e dei telegrafi, al quale incombe di provvedere ad una nuova sistemazione di fili telefonici e telegrafici lungo la linea in rapporto all'attrezzatura elettrica, mi ha risposto, or non è molto, a proposito di una mia interrogazione, che gli studi all'uopo sono in corso e le volute opere saranno sollecitate.

Dunque siamo proprio al termine della lunga impresa ed occorre addivenire, entro quest'anno, alla soluzione finale.

Onorevole Sacchi, ella ha già molte benemeritenze presso le popolazioni interessate alla linea di cui parlo, ella, che ha concesso quella tariffa vicinale, che da lunghi anni si chiedeva, ma che nessuno aveva voluto accordare; ella, che ancora l'altro giorno mi prometteva energici provvedimenti per ristabilire il buon servizio sulle linee valtelinesi.

Il plauso e la gratitudine onde la fanno segno le popolazioni della mia regione ella aumenterà, ella moltiplicherà se, dopo tre lustri di lunga ed ansiosa attesa, ella le soddisferà anche nella desiderata elettrificazione della Milano-Lecco.

Questa elettrificazione permetterà di applicare la tariffa ridotta anche oltre Lecco, lungo il lago e verso la Valtellina, e darà quel servizio di corse frequentissime, di cui già gode la linea varesina.

E così ella farà pure onore alla parola del suo collega il ministro degli esteri e sodisferà anche due suoi predecessori, che oggi le sono compagni al Governo, gli onorevoli Tedesco e Bertolini, che allorquando erano ministri dei lavori pubblici, si sono interessati di questa elettrificazione e diedero essi pure affidamenti al riguardo.

Ella vede, onorevole amico Sacchi, quanti colleghi illustri accontentata, contentando nello stesso tempo me e, con me, le popolazioni attive e patriottiche scaglionate sopra la linea che, da Milano, raggiunge il classico Lario e, dal Lario, sale all'alpestre Valtellina. Arteria importantissima è già questa, fin da oggi, pel suo grande traffico, e la sua importanza cresce ogni giorno; ma il suo valore aumenterà a mille doppi quando saranno compiuti (ed è fatale lo siano in tempo non remoto) i due progettati trafori dello Spluga e dello Stelvio, che saranno nuove grandiose vie delle genti attraverso il baluardo alpino, e nuovissima testimonianza dell'ardimento e del genio della stirpe italiana (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Casolini: « La Camera confida che sarà dato più vigoroso impulso alla effettuazione di indilazionabili provvedimenti, previsti dalla legge per le Calabrie ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Casolini ha facoltà di svolgerlo.

CASOLINI. L'ordine del giorno mi è stato suggerito da un'opportuna frase del valoroso relatore del bilancio, il quale anche in questo anno nella sua perspicua relazione, s'è occupato con intelletto d'amore dei bisogni della Calabria.

Mi associo pienamente a quanto è detto a pagina 55 dall'onorevole Pozzi.

Dirò sommariamente qualche cosa su quanto non ha formato oggetto del discorso dell'amico Lucifero, su quanto, mi pare non sia stata abbastanza richiamata l'attenzione dell'onorevole ministro.

Prima di tutto mi soffermo sulla grave questione delle frane che minacciano molti comuni calabresi e sulla indilazionabile necessità di provvedere, con quell'urgenza che i casi richieggono, a norma della legge del giugno 1906, portante provvedimenti a favore della Calabria.

Alcuni di questi comuni si trovano in condizioni tali, che fu riconosciuto necessario di spostarne completamente gli abitati.

Fra questi quello di Cardinale in provincia di Catanzaro, del quale è opportuno parlare, poichè è l'esempio tipico della trascuraggine avuta dagli uffici, che avrebbero dovuto provvedere.

Per le frane che minacciano quello abitato fu redatto un progetto, che da più anni dorme sonni beati negli scaffali dell'ufficio del Genio civile di Catanzaro.

Parecchi ingegneri andarono e vennero da Cardinale, dichiararono inabitabili molte case, che continuarono sempre ad essere abitate, e scelsero sul vicino territorio di Torre Ruggiero un magnifico altipiano per farvi sorgere la nuova Cardinale.

Purtroppo, è doloroso constatarlo, si aspettano le sventure per provvedere.

I temporali di questi ultimi giorni smossero di fatti la collina molle e franosa, soprastante all'abitato, alla quale sono addossate le case, due di esse furono travolte, molte altre sono state dichiarate in imminente pericolo e cento famiglie sono quindi rimaste senza tetto.

Di fronte a tanto pericolo è urgente si provveda energicamente e sollecitamente.

E il triste esempio almeno scuota la deplorevole inerzia, e si pensi, che altri comuni si trovano nelle medesime tristi condizioni.

Accenno al comune di Caraffa di Catanzaro. Anche per la sistemazione di quelle

frane, minaccianti l'abitato, fu redatto regolare progetto fin dal 1910 per un complessivo importo di lire 100,000, ma questo giace sempre presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, a quanto sono stato assicurato in attesa dell'approvazione, ed intanto le frane diventano ogni giorno più spaventose e le voragini si allargano, si approfondiscono.

Si pensi alle tristi condizioni create dalle norme tecniche igieniche obbligatorie per le costruzioni e riparazioni nei comuni danneggiati dal terremoto.

Quelle norme, specialmente nei comuni rurali, nei quali la povera gente spesso è vittima di avidi speculatori, che carpiscono la sua buona fede, sono causa di contravvenzioni, che spesso portano alla demolizione di case inalzate con la massima buona fede con grave sacrificio e senza la più lontana intenzione di eludere le norme asismiche, spesso irrazionali in comuni senza strade e comunicazioni, dove il cemento arriva, specie nello inverno, avariato dalla pioggia.

Io non so quali potrebbero essere i rimedii per riparare a quella, che io chiamo vera jattura.

Certo che, se il Governo pensasse di concedere almeno a quei comuni gli stessi vantaggi, di cui godono i comuni danneggiati dal terremoto del 1908, i rigori della legge sarebbero temperati dalle agevolazioni.

Io non mi sono saputo spiegare, nè forse mi spiegherò mai, perchè tanta disparità di trattamento fra i comuni danneggiati dal terremoto del 1905 e quelli del 1908, (intendo parlare di quelli che si trovano a pari condizione non certo di Messina, Reggio e dei paesi quasi distrutti, i quali meritano speciali considerazioni).

E se questi benefici non si vogliono, nè si possono concedere, perchè ostinarsi poi a tenere vincolati dalle norme asismiche comuni, che non furono danneggiati nè dai recenti nè dai più remoti movimenti tellurici?

Si riveda quindi quell'elenco fatto assai sommariamente e sotto l'impressione della paura.

Si provveda intanto, onorevole ministro, a norma di legge alla ricostruzione e riparazione degli uffici pubblici, delle chiese nei comuni danneggiati, mentre questo servizio va molto a rilento.

Le norme asismiche modificate hanno aggravato le condizioni alle quali accenno, si son dovuti rifare i progetti, che assai

lentamente trovano la loro esecuzione, aumentando i preventivi.

Il diligente relatore del bilancio a pagina 57 si occupa della costruzione del palazzo di giustizia a Catanzaro, pratica ormai diventata annosa e di cui ella conosce tutte le fasi alle quali è dovuta andare incontro.

Il relatore accenna alla Commissione nominata e recatasi già sul posto in questi giorni per decidere sulla scelta dell'area, per cui sarebbero sorte nello ambiente locale varie contestazioni che l'egregio relatore si augura vengano una buona volta definite.

Ora io, che ho il più grande interesse che a Catanzaro sorga il nuovo palazzo degno della giustizia, che presentemente si amministra nelle vecchie, luride, cadenti catapecchie del convento domenicano, posso assicurare e l'onorevole relatore e il ministro, che non mai come questa volta mancano le contestazioni, mentre regna a Catanzaro l'accordo più completo sul sito nel quale dovrebbe sorgere il nuovo palazzo di giustizia. Consiglio provinciale, Consiglio comunale, Camera di commercio, enti interessati han deliberato unanimemente e favorevolmente perchè il nuovo palazzo sorga a Via Indipendenza.

Or dunque parliamoci chiaro, se le contestazioni alle quali si accenna si vogliono tener dente per comodità di differire i lavori (i malevoli insinuano che per le presenti esigenze del tesoro il Governo abbia già distratto la somma occorrente) è un conto, ma se invece il palazzo si vuole costruire su l'area prescelta con unanime consenso, assicuro il ministro dei lavori pubblici, che Catanzaro tutta e le tre Calabrie interessate alla loro gloriosa Corte d'appello plaudiranno di gran cuore.

E passando ad altro argomento, onorevole ministro, io le dichiaro che non ho per la Direzione generale delle ferrovie la magnifica opinione, che ieri ella ha manifestato alla Camera. Ai riguardi della regione che ho l'onore di rappresentare la Direzione generale non s'è dimostrata equanime. E questa non è soltanto la mia opinione, ma quella d'un popolo intero. M'auguro che essa voglia anche a noi usare quei riguardi di cui siamo degni.

Richiamo tutta la sua attenzione sulla imprescindibile necessità della fermata dei direttissimi Roma-Siracusa e viceversa a Sant'Eufemia-Biforcazione. È giustizia da rendersi non soltanto al collegio che rap-

presento ma alla maggior parte della regione calabrese.

Non m'indugio sugli altri servizi ferroviari per cui ho avuto occasione di troppo intrattenere la Camera.

Finisco su questa parte pregandola, onorevole ministro, di volerci far conoscere il suo pensiero sull'opportunità di concedere ai funzionari ed impiegati delle Amministrazioni provinciali e comunali le stesse facilitazioni ferroviarie di cui godono gli impiegati governativi e i maestri elementari.

Io non credo equa e giusta tale disparità di trattamento verso persone che danno tutta la loro attività, tutte le loro energie, anco lontano dai siti dove si gode la vita, a vantaggio di istituzioni che non si possono scindere dalle istituzioni di Stato.

Io m'auguro che ella vorrà dire una parola, la quale sodisfi tanti egregi funzionari, che pur meritano tutta la nostra considerazione.

E se vuole, come ha dimostrato di volere, con tante luminose prove, che i problemi da risolvere, per portare la regione calabrese al livello delle altre, abbiano la desiderata sollecita soluzione, provveda con un assegno fisso mensile da assegnarsi in ragione dello stipendio ed in equa misura, in favore dei funzionari del Genio civile residenti in Calabria, i quali si sobbarcano con vero spirito di sacrificio e di abnegazione all'enorme disagio di quelle residenze.

Questo già s'è fatto in favore dell'ufficio di vigilanza delle ferrovie. Or perchè due pesi e due misure?

Onorevole ministro, le brevi osservazioni da me fatte non vogliono significare sfiducia, ma anzi la più illimitata e piena fiducia che ella provvederà.

La Calabria ansiosamente aspetta che i provvedimenti deliberati in suo favore abbiano completa esecuzione.

Ella ieri nel suo splendido discorso intessè un inno allo avvenire di quella nobile regione, quale mai ministro di lavori pubblici del Regno d'Italia ebbe a dire.

Lo dissi nella discussione del bilancio del 1912 e lo ripeto: il suo nome, onorevole ministro, è indissolubilmente legato all'avvenire della Calabria per le prove di affetto, di attaccamento da lei date alla nobile regione.

Io auguro che ella resti per lunghissimi anni a quel posto. La sua presenza è sicura garanzia pel risorgimento economico e morale della Calabria, che conseguendo i suoi



nobili ideali formerà non soltanto la sua, ma la fortuna della gran patria italiana. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE** Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Abbruzzese, così concepito:

« La Camera invita il Governo a risolvere il problema delle fognature nelle Puglie, armonizzandolo con le esigenze igieniche ed agricole ».

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Abbruzzese ha facoltà di svolgerlo.

**ABBRUZZESE.** Onorevole ministro, il mio ordine del giorno è chiarissimo, perciò spenderò poche parole per raccomandarlo. Il grave problema della costruzione di canali di scarico e delle fognature nelle provincie della Puglia, è stato varie volte dibattuto in questa Camera ed io stesso ricordo d'averne largamente discusso nel 1908, in occasione del bilancio dei lavori pubblici.

Pare ormai accertato, onorevole ministro, che per la fine del 1914 l'acqua arriverà effettivamente in Puglia, ed arriverà (è bene constatarlo) in grazia degli ultimi provvedimenti finanziari, da lei escogitati e sottoposti all'approvazione del Parlamento. E stia certo, onorevole Sacchi, che quella regione scriverà il suo nome con la penna di oro.

Intanto, per i canali di scarico e per la costruzione delle fognature, nessun progetto è stato eseguito e nessuna legge finora è stata presentata al Parlamento, nonostante che il Governo, per bocca dell'onorevole ministro Bertolini, avesse promesso di compiere gli studi opportuni, al solo scopo di coordinare l'opera dei comuni.

La legge 8 luglio ed il regolamento relativo non risolvono o risolvono male questo problema, giacchè si devono portare le acque di rifiuto nella località più vicina all'abitato dove possono defluire senza danno della pubblica salute.

Io non posso fare una discussione tecnica, ma per la natura del suolo pianeggiante si formeranno dei laghetti, che saranno centro di putredine e d'infezione.

In Puglia per la mancanza d'irrigazione, non si può usare largamente la concimazione chimica; utilizziamo quindi, come presentemente si opera, il cesso, che è il con-

cime più sicuro e produttivo per quelle aride terre, specialmente per gli oliveti.

Voglio qui ricordare, che si calcola a circa 30 milioni di lire il prodotto che ogni anno le Puglie perdono per la impossibilità di usare i concimi chimici per mancanza di umidità nel suolo.

Il mio ordine del giorno, onorevole ministro, ha precisamente lo scopo di risolvere il grave problema dei canali di scarico e delle fognature, armonizzandolo con la pubblica igiene e con l'economia agricola, col'utilizzare, per la concimazione, tutte le materie di risulta; perciò prego il Governo di accettarlo.

Onorevole Sacchi, la regione pugliese benedirà all'opera sua, se ella, insieme all'acqua, potrà provvedere alla pubblica salute ed alla ricchezza agricola. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Fiamberti e Giacobone così concepito:

« La Camera, ritenuto che l'importanza e l'intenso movimento delle comunicazioni ferroviarie tra Spezia e Genova impone seri ed urgenti provvedimenti, perchè costituisca l'unico tratto di unione tra il Piemonte, la Lombardia, la Liguria e la Francia meridionale e occidentale con Roma e coll'Italia peninsulare;

che la linea litoranea, anche completata e riordinata con doppio binario e con trazione elettrica, sarà insufficiente a fronteggiare ed assicurare il servizio ferroviario nel tratto Spezia-Genova, sia per la sua esposizione alle insidie del mare e alle frane dei monti sovrastanti, causa pur troppo di frequenti interruzioni, sia pel costante aumento del traffico, che oggi con un solo binario ha già superato il reddito di lire 110 mila a chilometro;

fa voti che, mentre si sollecitano i lavori occorrenti a porre la linea litoranea in istato di sicuro e comodo esercizio, venga senza ulteriore indugio predisposta la costruzione della ferrovia interna Spezia-Genova con prosecuzione a Piacenza, per la quale già si trovano da tempo apprestati opportuni progetti anche dalle Ferrovie dello Stato e vennero presentate serie e ripetute offerte di concessione e di costruzione, e la cui necessità ed urgenza fu ripetutamente segnalata da tutte le autorità militari per impellenti ragioni strategiche, fu reclamata con antichi e molteplici voti dalla provincia di Genova, da oltre 200 co-

muni e da tutti gli Enti pubblici, ed è imposta come atto di giustizia riparatrice per le popolazioni di quella industriale regione finora completamente negletta e privata di ogni beneficio di comunicazione coi suoi naturali centri commerciali, amministrativi e giudiziari ».

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Fiamberti ha facoltà di svolgerlo.

FIAMBERTI. Anzitutto, in omaggio al regolamento che ci governa, dichiaro di rinunciare alla interpellanza che ebbi l'onore di presentare, giorni or sono, e che è firmata anche da altri quarantaquattro colleghi, perchè la materia e lo scopo del mio odierno ordine del giorno corrispondono al contenuto della interpellanza stessa. Questa portava, oltre la mia, la firma di quarantaquattro colleghi di ogni parte della Camera e di ogni regione, perchè il concetto che l'animava, come quello che anima il mio ordine del giorno, riflette non un interesse locale, ma un interesse eminentemente nazionale, anzi, dirò, un interesse internazionale.

Vi parlo del problema ferroviario della Liguria orientale.

Sapete che in quel nucleo appenninico si concentra il ganglio del sistema ferroviario di tutta la nostra penisola occidentale. Il tratto Genova-Spezia è l'aorta che è destinata ad unire la Francia orientale e meridionale, il Piemonte, una parte della Lombardia e tutta quanta la Liguria con Roma e con l'Italia peninsulare. Il traffico che sulla linea litoranea attuale s'esercita è tale, da rendere impossibile un regolare servizio. Nonostante gli sforzi degli egregi funzionari delle Ferrovie dello Stato (al cui zelo mando un plauso sincero), il servizio su quella linea si fa con pericolo costante e con sacrifici enormi. Il reddito di quella linea litoranea, sebbene finora ad un solo binario, supera le lire 110,000 a chilometro, e sono oltre settanta i treni che ogni giorno la percorrono.

Do lode al Governo per aver sollecitato i lavori occorrenti al raddoppiamento del binario sulla detta litoranea e per la sua elettrificazione; e non dubito che si giungerà a conseguire un risultato, se non ottimo, soddisfacente, per quanto ha tratto allo stato presente delle cose.

Ma dobbiamo considerare che il traffico su quella linea è destinato ad aumentare enormemente; per cui giungeremo ben presto ad un punto in cui il doppio binario litoraneo non sarà più sufficiente; ond'è che dobbiamo pensare fin d'ora, per non essere sorpresi impreparati, alla costruzione della linea Genova-Spezia.

Questa linea interna Genova-Spezia forma, da oltre trentacinque anni, tema di studio e di programma di tutti coloro che s'occupano della difesa nazionale.

I generali Cosenz, Dal Verme, Cerruti e Pedotti, gli ammiragli Racchia, Morin, Bettolo ed altri riconobbero tutti la necessità, dal lato strategico, della ferrovia interna, perchè la linea litoranea, esposta come è a facilissimi assalti del nemico, sarebbe perfettamente inutilizzata in caso di guerra.

Ed anche dal lato della sicurezza del traffico si impone la comunicazione interna, perchè le pur troppo frequenti interruzioni della linea litoranea causate o dalle insidie del mare o dalle frane dei monti, ne impediscono il servizio, ed obbligano a seguire il percorso della Parma-Piacenza-Voghera, enormemente più lungo e disagiato.

Se voi, onorevoli colleghi, aprite una carta ferroviaria, trovate una grande lacuna fra la litoranea attuale e la linea Piacenza-Parma-Spezia; vi trovate una zona che misura parecchie migliaia di chilometri quadrati, bianca e priva di qualsiasi ferrovia. Si direbbe una plaga desertica, anzi un vero e proprio deserto.

Or bene, onorevoli colleghi, voi sapete, e la topografia e la statistica lo confermano, che quella regione è fitta di centri abitati; che contiene terreni fertilissimi, ricchezze di acque, di foreste, di miniere, di prodotti agricoli; che la sua popolazione è sana, forte, industriale, laboriosa; ma pur troppo langue perchè priva di comunicazioni.

La maggior parte di quei centri abitati è priva di strade, e la loro distanza dalle ferrovie è tale da rendere impossibile il trasporto utile dei frutti e derrate ai mercati di consumo.

In tale disastrosa condizione di cose, il dilemma desolante che si presenta a quelle popolazioni è: o la miseria o la emigrazione. E poichè il Governo non provvede ad eliminare le cause di miseria, esse emigrano, disertando e abbandonando terreni che darebbero ricchezza se forniti di strade.

Onorevole ministro, spero che le mie parole non resteranno inascoltate e non resteranno senza una vostra cortese risposta. Voi, onorevole ministro, nel vostro smagliante, magistrale, organico e completo discorso, avete detto che la facilità delle comunicazioni è la politica preponderante del vostro Ministero; avete detto cosa santa, poichè la politica delle comunicazioni è fattore principale della ricchezza nazionale.

Le vie di comunicazioni, specialmente nei centri agricoli, sono le vie capillari che condurranno a costituire ed alimentare le arterie della vita nazionale.

Avete detto ancora che ogni via aperta al transito è un passo nel cammino della civiltà. Ed io aggiungo che ogni nuova via è fonte di benessere e di ricchezza, perchè sprona e vivifica le energie, le risorse della regione che attraversa, provoca nuovi rapporti, moltiplica i consumi e i movimenti e crea la ricchezza.

Il detto *motus motum parit*, che domina il campo fisico, si attua anche nel campo economico e nella vita sociale.

Il movimento crea movimento. Quelle popolazioni reclamano da oltre trent'anni la loro parte di vita, di luce, di benessere, e delle loro aspirazioni legittime si sono fatti eco tutti gli Enti pubblici, la provincia di Genova, la Camera di commercio, i Comuni, i Comitati. Essi hanno apprestato progetti, hanno fatto domande e proposte di costruire la linea, offrendo anticipo dei fondi occorrenti, e le stesse ferrovie dello Stato hanno approntato a loro volta progetti di massima per la costruzione di tutta o di parte della linea.

Un ulteriore indugio quindi non sarebbe giustificato.

L'onorevole Pozzi, con quella genialità che gli è propria, ha detto che la relazione sul bilancio da lui elaborata è una specie di inventario di ciò che si è fatto, ed una specie di testamento della presente legislatura. Sia pure, e può dirsi un bel testamento, onorevole Sacchi; ed io debbo riconoscere, come tutti quanti i colleghi, che voi non avete vissuto invano: in questi tre anni di Governo avete fatto molto e tutti fanno plauso alla genialità e al coraggio con cui avete affrontato con sicura visione molti dei maggiori problemi della politica delle comunicazioni.

Auguro alla mia Liguria che tra i legati contenuti nel testamento sia compresa la costruzione della ferrovia interna Spezia-

Genova, che è atto di giustizia dovuto a quelle popolazioni.

Quelle buone popolazioni hanno contribuito, come tutte le altre, con affetto di figlie, a formare questa grande Italia, questa più grande Italia; esse seguono, vibranti di entusiasmo, l'ascensione maestosa che l'Italia prosegue sulla via trionfale, che la Provvidenza le ha segnato, e che la virtù del suo popolo ha saputo conquistarle nel mondo. Or bene, onorevoli colleghi, fate che parta da questa Camera e dal banco del Governo e giunga, almeno come eco lontana, a quelle buone popolazioni una voce di conforto, una parola di speranza, che le rassicuri che questa grande Italia non trascura, non dimentica, non abbandona nessuno dei suoi figli. (*Approvazioni vivissime — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue ora l'ordine del giorno dell'onorevole Mango:

« La Camera invita il Governo a provvedere a che, nella costruzione della rete ferroviaria Calabro-Lucana a scartamento ridotto, siano ubicate per quanto più è possibile le stazioni vicino agli abitati, onde quella possa facilitare i traffici locali ed i bisogni della classe agricola; confida altresì che vengano presentati provvedimenti integratori della legge speciale per la Basilicata ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Mango ha facoltà di svolgere il suo ordine del giorno.

MANGO. Al punto in cui è giunta la discussione di questo bilancio dei lavori pubblici, mi limiterò ad illustrare brevemente il mio ordine del giorno, il quale richiama l'attenzione della Camera e del Governo sopra la necessità di costruire, nei termini di tempo fissati dalla legge, la rete ferroviaria Calabro-Lucana e con quei criteri che rispondono alla finalità propostasi dal legislatore; e riafferma ad un tempo la indispensabile necessità che vengano sollecitamente, e d'accordo col ministro dell'agricoltura, presentati provvedimenti integratori della legge speciale per la Basilicata.

Per quanto riguarda la prima parte, io debbo rilevare che un senso di sfiducia già comincia a serpeggiare fra le popolazioni

meridionali, interessate alla rete ferroviaria suddetta, per le voci forse tendenziose, forse in piccola parte fondate, ma che certo già corrono, intorno alla possibile richiesta da parte della concessionaria Società Mediterranea di una proroga.

Notiamo che concessa a quella le ferrovie suddette con la convenzione 25 gennaio 1911, approvata con Regio decreto del 26 detto mese, in applicazione delle leggi 21 luglio 1910 e 29 dicembre dello stesso anno, essa avrebbe dovuto, per l'articolo 5 di detta convenzione, presentare all'approvazione governativa i progetti esecutivi dei primi tronchi di dieci linee in un tempo determinato.

Sembra che lo abbia fatto soltanto in parte, e per fortuna vi ha già ottemperato, per la ferrovia che attraversa il mio collegio, perchè sta già presso ai corpi consultivi il progetto del tronco Lagonegro-Rivello, che ultimamente preventivato di chilometri 4.950, forse sarà anche più breve.

Però è tale la lentezza con la quale il Consiglio Superiore dei lavori pubblici e l'Ispettorato si stanno occupando di tutti questi progetti e specialmente di quelli riguardanti le altre linee della Calabria e Basilicata, che è sorto legittimo il sospetto fosse questo un mezzo per accordare implicitamente, mercè il ritardo nell'approvazione dei progetti, appunto quella proroga che è detto fosse nei desideri della Società; la quale per ragioni svariate, non escluse probabilmente qualcuna d'indole finanziaria, non pare fosse del tutto pronta per disimpegnare con sollecitudine l'importante compito, che essa si è assunto.

Intanto l'apertura all'esercizio delle linee del gruppo A è fissato per il 31 dicembre 1914; a momenti saremo ad un anno e mezzo soltanto di distanza da quel termine, eppure in nessun punto della grande rete sono cominciati i lavori. Potrebbe anzi darsi che neppure le operazioni di espropriazione dei terreni si fossero iniziate; cosicchè salvo a credere ad un miracolo, e non è certo la Mediterranea quella che lo farà, io non comprendo come si possa far fronte all'impegno di aprire all'esercizio questi primi tronchi delle dieci linee per la fine dell'anno prossimo.

È chiaro che verrà la solita proroga di che mi felicito; ma temo che, per quanto col capo mi faccia segni di diniego l'onorevole Sacchi, le popolazioni dovranno chinare il capo; a noi che protesteremo si dirà che, se sono passati tanti anni,

nulla di grave che ne passi ancora qualche altro; ed i facili censori che nei nostri paesi fanno i demagoghi, senza avere alcuna visione chiara delle difficoltà vere e concrete dello svolgimento di queste pratiche, soffieranno sul malcontento, tentando spesso anche di speculare su di esso. (*Bene!*)

Noi ad ogni modo non possiamo che a tempo levar la voce, e diffidiamo la Società non solo, ma il Governo a far presto, rispettando il contratto. Per fortuna so questa volta di dirigermi a chi, come l'onorevole Sacchi, sente uguale premura di me per la costruzione di questa grande rete di circa 1300 chilometri. Egli, infatti, ascoltando le ripetute preghiere di quei pochi che in quest'aula da anni portano l'eco del desiderio delle nostre popolazioni di avere una grande rete di ferrovie, ha portato a compimento le leggi relative ad esse, nonchè stipulato il contratto che quelle assicura. Orbene, da lui verrà la parola franca, nonchè l'affidamento sicuro che queste ferrovie saranno costruite ed aperte all'esercizio nei termini voluti dal Parlamento.

Intanto un punto che io credo fondamentale desidero rilevare e sottoporre alla attenzione della Camera e dell'onorevole Sacchi, come feci altresì con i suoi predecessori, i quali pare che in mille faccende affaccendati, non avessero trovato il tempo di occuparsi di questa materia, come in questi giorni sembra che purtroppo si sia andato profilando che anche a qualche altro interesse di grande rilievo al Dicastero dei lavori pubblici non si sia avuto tempo di rivolgere l'attenzione! (*Commenti*).

Il certo si è che le chieste istruzioni categoriche sul punto che ritengo importantissimo, di accostare per quanto più sia possibile la ubicazione delle stazioni agli abitati, non debbono essere mai state date ai tecnici appartenenti alle ferrovie dello Stato, che studiarono e progettarono quelle linee.

È questo un tema, credetelo, molto più grosso di quello che non possa sembrare a primo aspetto, e sul quale ripetute volte io ho richiamato l'attenzione del Governo, e con me altri colleghi più autorevoli, senza però che se ne siano dati per intesa i tecnici, i quali di questo criterio fondamentale non si sono curati affatto. Essi che trovano sempre modo come chiuder la bocca di chi loro fa obiezioni, perchè si trincerano nelle comode pregiudiziali della tecnica, della quale si è soliti abusare, come della statistica, per rendersele spesso alleate di

dimostrazioni, le quali poi non reggono alla stregua della stretta logica.

Per chi legge gli atti parlamentari e le discussioni fatte nel 1902 tanto alla Camera che in Senato intorno alle ferrovie secondarie allora votate, rileva subito le ragioni precipue, per le quali si volle fossero a scartamento ridotto una parte di esse, e specialmente le ferrovie calabresi, fra cui la Lagonegro-Castrovillari, la quale allora venne concessa, nel mentre le altre di Basilicata furono votate due anni dopo con la legge Zanardelli del 1904. Orbene a noi che allora ed in appresso, con una tenacia che avrebbe dovuto avere miglior sorte, sempre che una legge ferroviaria ce ne desse l'occasione, siamo venuti qui a richiedere per quella lo scartamento ordinario, si disse che solo con quello ridotto si potevano avere stazioni dappresso agli abitati, si da darsi non solo un largo incremento ai traffici locali, ma di dar modo altresì alle classi agricole di servirsi di tali ferrovie, ed avere il comodo mezzo come giungere subito sui campi del lavoro, servendosi delle stazioni, le quali si sarebbero fatte all'estremità dell'abitato, salvo nei paesi situati in fondo ad una valle ovvero sulla cima alta di un monte. Noi per vero da questi ragionamenti non ci facemmo convincere mai; però valsero essi ad indurre il doppio ramo del Parlamento a votare, nostro malgrado, lo scartamento ridotto.

Ricordo che l'onorevole Balenzano, il quale allora reggeva il Dicastero dei lavori pubblici, diceva a quanti qui ed in Senato sostenevamo dovesse la Lagonegro-Castrovillari farsi a grande scartamento, e ne dimostravamo la necessità, anche nei fini della difesa nazionale, che le nostre idee eran troppo grandiose, epperò poco pratiche. Persino parmi rispondesse all'onorevole Miceli in Senato che noi del Mezzogiorno risentivamo quasi della dominazione spagnuola, con l'essere rimasti amanti delle cose pompose; e soggiungeva che le grandi stazioni erano inutili al pari dei treni più o meno di lusso, onde bisognava sacrificare questi, non solo perchè la spesa sarebbe salita di tanto che non avremmo avuto nulla dappoichè la nuova ferrovia che ci si dava era di ben 130 chilometri, ma altresì perchè se la si voleva utile davvero bisognava usare il calibro ridotto per poter avere le stazioni alla estremità quasi degli abitati.

Vi era da restar confortati da simile prospettiva, poichè da paese a paese i traffici sarebbero stati davvero facilitati, le classi agricole aiutata. Con treni speciali e locali

mattutini i poveri contadini, servendosi della stazione prossima al proprio paese, avrebbero preso il treno e sarebbero giunti in pochi minuti e con qualche soldo alle varie fermate agricole per recarsi sul campo del lavoro freschi e non defatigati, dando così tutte le proprie energie al lavoro della terra fino ad ora tarda della giornata, sicuri di trovare poi un treno locale che li portasse verso sera alla casa propria in paese, senza essere obbligati spesso a varie ore di cammino a piedi.

Ed eran così largamente giovati, con la classe dei lavoratori della terra, quanti vanno quotidianamente quasi in campagna, e ciò nella lunga e laboriosa attesa di quella auspicata trasformazione agricola, la mercè della quale le campagne desolate di Basilicata e quelle Calabresi, nelle quali spesso per vari chilometri quadrati non si vede un solo abituro, saranno popolate di comode case coloniche rispondenti all'igiene, nonchè degne dei tempi nuovi e dell'umanità.

Tutta una visione magnifica, che basa sulle stazioni proprio vicinissime agli abitati; ma la dura realtà, determinata dalla assoluta indifferenza dei tecnici a rispondere a questa finalità, la ha fatta dileguare, perchè al solito si sono ostinati a non guardare questo complesso problema che unicamente e strettamente dal profilo tecnico; il loro angolo visuale rispondente solo alla tecnica da una parte, ed alla minor spesa dall'altra, ha fatto scegliere i tracciati più facili e meno costosi, sui quali opere d'arte non ve ne sono o di poca entità, e così vengon facendo le ferrovie, è vero, però in siti tali, che gran parte del problema, la cui soluzione si propose il legislatore, compreso quello economico, resta frustrata.

Infatti si è saputo che la maggior parte delle stazioni, almeno quelle sulle linee di Basilicata vengono ubicate a molti chilometri di distanza dai relativi abitanti; e vi è veramente da restar dolenti di quello che si deplorerà per la Lagonegro-Castrovillari, sulla quale, per quanto io abbia insistito e protestato, la prima stazione, che è quella di Rivello verrà ubicata a vari chilometri dalla città, la quale pure è popolosa, ed i suoi cittadini sono dediti ai traffici.

Ed altrettanto si teme che si faccia per la seconda stazione, cioè quella di Lauria, che è fra le città più popolate di Basilicata, che ha industrie e scambi molteplici; si minaccia collocare la sua stazione anche a vari chilometri di distanza; per cui mi auguro —

e ne do specialissima preghiera al ministro — che vorrà tener fede al recente affidamento fattomi che si farà ogni sforzo per ubicarla invece sulla spianata Pastorella, ove del resto fu trovata adattissima da uno dei tecnici più valorosi, che a mia insistenza si recò ad esaminare il posto, dico l'ultimo compianto direttore delle costruzioni delle ferrovie di Stato.

Io intanto, a sempre più indurre la Società ad ubicarla colà, ed a mostrarne i vantaggi che essa per la prima ne ricaverà, le ho presentato anche il progetto di una facile funicolare, che porterebbe i viaggiatori in pochi minuti dalla stazione ubicata alla Pastorella fin presso una piazza della città, il che svilupperebbe davvero i traffici largamente. E lo stesso va osservato per la terza stazione, per la quale, per quanto si sia aderito alle mie preghiere di fare una grande stazione al Bivio Latronico, anziché una semplice fermata, pure, e qui per la prima volta per necessità di cose e di luoghi, si fa una stazione sempre a moltissima distanza. Ed al pari insisto per Castelluccio Superiore come per l'Inferiore, per avere stazioni vicine; e mi auguro si terrà fede alla promessa fattami di accostare a Rotonda, che è città pure fra le più importanti di Basilicata, la sua stazione, ubicando anche quella di Viggianello il più vicino che sarà possibile. Tutti desideri legittimi di quella popolazione, e rispondenti a quei fini del legislatore, che io patrocino e metto in rilievo da anni, ad un tempo fornendo elementi agli uffici tecnici pria delle Ferrovie dello Stato, e ora a quelli delle Mediterranee, presso le quali occorre che il ministro eserciti la sua autorità, in ogni caso avvalendosi del diritto, che gli dà la legge; egli vorrà venire in mio aiuto, se desidera che la sua stessa opera riesca completa. Come mi auguro al pari che sull'altra linea interna di Basilicata venga accostata ancora quanto più è possibile all'abitato di Carbone quella stazione, la quale nel suo territorio venne tassativamente disposta dal Parlamento con un alligato alla legge, che si trova negli atti della Commissione, cioè la pianta delle ferrovie di Basilicata disposte con la legge Zanardelli.

E l'erroneo indirizzo di non voler niente sacrificare per aver stazioni vicine, si è persino nei giorni passati confermato con le inopportune resistenze opposte ad accordare a Potenza, capoluogo della provincia, la stazione della ferrovia secondaria più vicina all'abitato; per cui, se non cesserà per quella

la riprovevole ostinazione, si correrà il rischio che per non costruire appena un chilometro e mezzo in più di ferrovia si da giungere all'abitato, il traffico locale della maggior parte dei paesi, i quali convengono a Potenza, continuerà a restare affidato ai mezzi attuali di trasporto.

Non voglio indugiarmi a dimostrare come di simili direttive erronee certo la prima ad esserne colpita sarà la stessa Società concessionaria, la quale non parmi abbia finora una visione giusta della importanza anche finanziaria di questo tema.

Io, che ebbi l'onore di essere relatore della minoranza della legge delle concessioni ferroviarie alla industria privata, ritengo, per dimostrazione che ne feci, che per poter assicurare alla rete in parola una vera prosperità, vi sia bisogno che la Società sappia utilizzare ogni energia locale, e con lo sviluppo dei traffici avere il massimo rendimento dalla rete ferroviaria. Che se essa, per un irreparabile errore iniziale, allontanerà quelli da quest'ultima, e se continuerà ad obbligare in avvenire di servirsi dei tradizionali mezzi di locomozione per recarsi da paese a paese, essa per la prima ne sarà punita, e ne risentirà in avvenire il gravissimo danno; però allora ogni pentimento sarà inutile del tutto.

Io non ho la colpa di aver su questo punto taciuto; anzi, a costo di sentirmi dire che ne ho fatto il tema di troppi discorsi, credo che simili errori non si denunzino mai abbastanza, quando si è in tempo per ripararvi; ora a lei, onorevole ministro il volervi provvedere, e creda pure che si tratta appunto di non denaturare l'indole, di non tradire la finalità precipua delle ferrovie a piccolo scartamento.

E consenta pure che io richiami la sua attenzione sopra un altro punto sul quale vale la pena di insistere ancora una volta, ed è la necessità di disporre che su queste linee ferroviarie si usi il meno che si può del sistema a cremagliere.

Durante la discussione della legge del 1910 si parlò contro questo sistema, anzi vi fu chi avrebbe voluto addirittura proscriverlo dalla rete Calabro-Lucana dichiarandolo nella legge; infatti una analoga proposta venne fatta in Commissione dal compianto onorevole Lacava. Ma giustamente si osservò che trattandosi di pure questioni tecniche, doveva restare estraneo ad esse il potere legislativo; però si assicurò che se ne sarebbe fatto il minor uso possibile.

Non vorrò certo intrattenere ora io la

Camera su questi problemi tecnici, e me ne manca la competenza; però essendo io poco entusiasta delle cremagliere, le subirò, e con me i paesi che rappresento. Voglio però augurarmi che di esse se ne vorrà fare uso solo nei casi più indispensabili, poichè dovendo su di quelle rallentarsi la corsa dei treni, ed aumentando d'altra parte le tariffe, viene a sfumare in gran parte quel beneficio che i viaggiatori avrebbero dal minor percorso sia come tempo, sia come spesa; mi auguro quindi che il ministro darà anche su questo istruzioni precise.

E passo rapidamente alla seconda parte del mio ordine del giorno, al cui tema fu ieri accennato, e dirò a mia volta che giustamente si è detto che la legge sulla Basilicata è come un carro pesante le cui ruote affondano non col solo cattivo tempo, ma eziandio col buono!

E purtroppo è perfettamente così; la sua esecuzione procede con una lentezza addirittura esasperante, e si sente tanto bisogno di nuovi provvedimenti integratori che io appunto perchè ne restasse con maggiore formalità fissata la richiesta, la ho formulata tassativamente con l'ordine del giorno del quale mi occupo.

Chi legge la lucida relazione recentemente fatta dal Commissario di Basilicata, che è funzionario elettissimo, la cui energia riesce veramente a costituire la spinta migliore per la esecuzione della nostra legge speciale, intravede fra le linee, specialmente nell'ultima parte di quella, un tal quale senso di sconforto; poichè essendo giunto quasi a metà della vita già prestabilita di questo istituto speciale, nel quale tante speranze erano risposte, mentre per la parte che riguarda il credito ed altre secondarie molto poco si è fatto in Basilicata e su questo, se ne sarà il caso, torneremo in altra sede, certamente si è in grande ritardo per la parte riguardante i lavori. Per essi purtroppo al vivo desiderio delle popolazioni di avere quel che loro spetta, non sempre corrisponde la energia del potere centrale; certo non per mal volere, ma perchè una serie di eventi si sono succeduti per la legge della Basilicata, e le grandi disgrazie patite dalla vicina Calabria han fatto dell'ufficio, che al Ministero si occupa delle due regioni, rimpicciolire assai le miserie ed i dolori della Basilicata.

Io ritengo che anche per la esecuzione della legge Zanardelli ha fatto cattiva prova quel sistema di accentramento, che ogni giorno noi condanniamo qui a parole, ma

invece poi finiamo coll'adottare deplorabilmente sempre più, fino ad aver fatto diventare mastodontico addirittura l'ingranaggio del potere centrale. Perchè un progetto il quale è stato già diligentemente studiato dai due uffici tecnici locali, e che fu già approvato con mille scrupoli e colla massima oculatezza dal commissariato civile, ottenga poi la sua definitiva approvazione ed esecuzione, occorrono spesso interi anni.

L'ispettorato superiore di Bari, cui convergono a centinaia le pratiche, le trattiene molte volte mesi e mesi interi; poi, giunti i progetti in Roma, tra Consiglio Superiore e Consiglio di Stato, e finalmente Corte dei conti passa un tempo enorme, e la maggior parte delle volte senza che nessuna luce nuova venga da questi corpi consultivi.

Proprio oggi il nostro collega, onorevole Calisse, portava i suoi lamenti sui ritardi del potere centrale; egli però che fa parte del Consiglio di Stato non ha pensato che questo alto consesso non è estraneo a questi deplorabili inconvenienti. E non parlo di quel Consiglio Superiore, che non brilla certo per celerità; anzi sono frequenti i casi in cui si dispongono nuove indagini, per esse, come accadde per la strada di Nemoli, si recano sul posto Commissioni lautamente pagate, che poi finiscono col confermare a capello quello che prima avevano detto gli ingegneri progettisti. Tutta una perdita enorme di tempo e di danaro, durante la quale le popolazioni, come ho detto, si esasperano, e poi imputano noi di trascuranza dei loro interessi, onde quando giunge il beneficio le trova già stanche.

Ed i ritardi aumentano con il pessimo sistema attuale di rimandare l'esame di tutte le deficienze alla fine dell'opera, al collaudo; si aggrava così il danno, poichè mentre durante la costruzione sarebbe facile apportare lievi modifiche, invece col rinviare tutto al parere dei collaudatori si ritarda spesso per anni l'esecuzione di talune modifiche, le quali pur sono indispensabili, e che spesso vengono a costare il doppio allo Stato.

A tutto uno sfollamento di mansioni del potere centrale si dovrebbe addivenire, ed all'istituto del Commissariato si dovrebbero affidare competenze analoghe a quelle che furono date alla magistratura delle acque nel Veneto, che ha resa possibile un'opera còtanta efficace, e della quale in questi giorni abbiamo intese lodi così meritate.

Dovrebbe il Commissariato di Basilicata avere più larghe attribuzioni per poter vera-

mente spingere la esecuzione delle opere, senza dover ricorrere sempre, e per le più piccole cose, al potere centrale, il quale ha troppe mansioni perchè possa occuparsi con la celerità e forse pure con la oculatezza che è dovuta senza inopportuni ostruzionismi!

E qui mi consenta l'onorevole Sacchi che io non mi felicitò con lui di quanto ci ha annunziato, di voler ancora più accentrare all'ufficio tecnico di Roma una parte riguardante varie strade di Basilicata. Io lo ripeto, l'accentrare è errore gravissimo, che ne condurrà a niente altro che a spese maggiori ed a ritardi, che gettano lo scontento nelle popolazioni, le quali dalle leggi speciali si vollero beneficiare; leggi che d'altra parte debbono intendersi con un senso di larghezza e di beneficio, nel mentre appunto questo troppe volte parmi che il dicastero dei lavori pubblici non voglia intendere.

E non indugi l'onorevole Sacchi a fornire del personale necessario gli uffici tecnici e speciali cui è affidata la esecuzione della legge sulla Basilicata; poichè per quanto fosse pieno di buon volere il personale tecnico che abbiamo nei due uffici di Basilicata, il che mi piace qui attestare formalmente, pure esso è nella impossibilità per l'enorme lavoro cui deve attendere rispetto alla piccolezza del numero dei funzionari, di sbrigarsi come dovrebbe.

Anche questo è un tema troppo ampio perchè io possa su di esso adeguatamente intrattenermi; già la relazione che precede il bilancio in discussione rileva come non sia possibile andar avanti se non si aumenta in Italia il numero degli ingegneri, poichè mentre erano già scarsissimi, si è dovuto recentemente, persino per i nuovi bisogni della Libia mandare colà quarantacinque funzionari di ruolo oltre a venticinque provvisori; poichè oltre all'ufficio di Tripoli con sezione autonoma per i lavori di quel porto, si son dovute fare le sezioni distaccate di Homs e di Bengasi, e togliere funzionari da uffici già scarsi.

Invero, dopo le riduzioni che il ministro Genala volle fare della pianta degli ingegneri portandola a 425, se non erro, per ottenere una economia annua di due milioni, si è avuto a deplorare un trascio lunghissimo d'inconvenienti.

Succedutosi a quel periodo di politica di raccoglimento, il quale d'altra parte fu utile per restaurare il bilancio, si da preparare la floridezza attuale, quella opportuna politica di lavori pubblici che negli

ultimi anni noi abbiamo fatta, il bisogno di avere abili tecnici si è cresciuto a dismisura, ed è stato pari alla difficoltà di trovarne tali che fossero veramente bene allenati e rispondenti ai bisogni.

Per fortuna gli ultimi concorsi hanno dato buona prova, ma sono giovani che han bisogno anche di un po' di tempo, per rispondere alle difficili mansioni loro affidate, ed è per questo che non trovo giustificate le esitanze, che si hanno nell'assumere in ruolo anche quegli ingegneri straordinari assunti dal Genio civile, i quali addimostrando con i fatti il loro valore, affidano anche più di quelli stessi che fanno soltanto un esame che spesso non dà modo di pesare giustamente il valore di un tecnico, le cui qualità sono complesse.

E cerchi poi il ministro di avere tecnici esperti nelle materie idrauliche, poichè in questi lavori difficili c'è da veder buttati molti quattrini senza costrutto, se si va, come spesso, a tentoni. Basta ricordare quanto in Basilicata si è deplorato per la bonifica di Atella, e poi per la sistemazione importante delle frane di Lauria per la quale si è sciupato tempo e danaro, come pure molti acquedotti, perchè non progettati bene, ci han data la sorpresa di veder convogliate acque torbide anzichè cristalline, alla qual cosa se non si ripara con altre spese, per fortuna non rilevanti, resterà frustrata gran parte dei benefizi che si vollero dare, se non tutti addirittura.

Voglia adunque, onorevole Sacchi, provvedere a quanto modestamente io le ho prospettato, con il favore della Camera che benevolmente mi ascolta; e solo così si esplicherà quel programma di opere pubbliche nel quale è in parte riposta la rigenerazione economica nonchè della Basilicata, dell'intero Mezzogiorno. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Abbiamo ora l'ordine del giorno dell'onorevole Coris, così concepito:

« La Camera invita il Governo a provvedere per un equo trattamento dei guardiani idraulici e dei cantonieri delle strade nazionali ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Coris ha facoltà di svolgerlo.



CORIS. Se l'onorevole Presidente e l'onorevole ministro dei lavori pubblici me lo consentissero, con la consueta tolleranza, vorrei dire qualche parola anche sugli altri due ordini del giorno da me presentati un po' tardivamente...

PRESIDENTE. Non è possibile, onorevole Coris; nè il ministro avrebbe facoltà di permetterglielo.

Il regolamento stabilisce che gli ordini del giorno presentati dopo la chiusura della discussione generale non possano essere svolti. Quindi io non debbo far altro che dare comunicazione alla Camera, al momento opportuno, dei suoi due ordini del giorno; ed ella ha diritto di chiedere che siano posti a partito. Ma non più di questo.

La prego perciò di non entrare nel tema di questi due ordini del giorno, e di svolgere soltanto quello testè letto, che fu presentato prima della chiusura.

CORIS. Non intendevo, onorevole Presidente, di appellarmi a un diritto per svolgere questi due ordini del giorno, ed è appunto per ciò che le chiedevo di poter dire qualche parola anche su di essi.

PRESIDENTE. Le ho già detto che il regolamento lo vieta. Non insista dunque, e svolga soltanto l'ordine del giorno che ha diritto di svolgere.

CORIS. Dopo le dichiarazioni così precise del ministro e del relatore sul tema del mio ordine del giorno, non avrei motivo di insistere nel suo svolgimento, sembrando superfluo ogni chiarimento ed ogni ulteriore osservazione in aggiunta a quelle molte che già sono state fatte per indurre l'onorevole ministro a prendere i provvedimenti che egli ha dichiarato di aver sottoposti allo studio di un' apposita Commissione ed a volerli presentare quanto prima alla nostra approvazione.

Sia però lecito a me, che fin dal principio di questa legislatura ho fatto nota al ministro ed ai colleghi l'urgenza dei provvedimenti, di cui si annunzia tra breve la presentazione, di esprimere la convinzione che avremo ben presto il conforto di vedere, a differenza di quello che talune volte è avvenuto, e anche troppo spesso suole avvenire, che anche per questa assai esigua ed umile classe di lavoratori sarà finalmente provveduto da parte del Governo e con quella larghezza che da ogni parte è stata invocata.

In questo modo si otterrà anche un alto vantaggio morale: quello di dare esempio di una giustizia, che non appaia, per così

dire, contaminata dalle pressioni spesso minacciose, con le quali talune classi più numerose sogliono accompagnare le loro pur ragionevoli richieste; sicchè si possa, almeno una volta, constatare che, indipendentemente da tali pressioni e minacce, il Governo, la Camera, il nostro ordinamento legislativo sanno provvedere alle richieste degli umili quando sieno rispondenti a giustizia.

E poichè, secondo disse l'onorevole Presidente non è mi consentito di svolgere gli altri due ordini del giorno...

PRESIDENTE. Ma non sono io, onorevole Coris; gliel'ho già detto due volte. È il regolamento che non lo consente.

CORIS. ... mi limito a sottoporli al benevolo esame del ministro, il quale saprà poi trovare negli estremi stessi abbastanza larghi con cui specie il secondo di essi è formulato, gli elementi per quella risposta che io e gli altri colleghi che lo hanno firmato attendiamo.

Si tratta invero di un altissimo problema, e debbo dolermi che particolari ragioni non mi abbiano consentito di presentarli in tempo per poter dare ad essi quello svolgimento che sarebbe stato necessario.

PRESIDENTE. Infatti, deve condolarsi con sè stesso. Ma stia tranquillo; li leggerò a suo tempo.

CORIS. Onorevole Presidente, non ho certo intenzione di polemizzare con lei. Sono sempre deferente ai suoi ammonimenti. Mi permettevo soltanto di aggiungere una considerazione che mi pareva non fosse fuori degli stretti limiti del regolamento. E con ciò ho finito.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Dentice:

« La Camera confida che il ministro dei lavori pubblici vorrà intensificare i lavori di bonifica indispensabili nell'Agro Nocerinò in provincia di Salerno, migliorare il servizio per il trasporto delle merci ed affrettare l'approvazione dei progetti per l'ampliamento di stazioni ferroviarie da Scafati a Nocera Superiore, divenute insufficienti per l'incremento del traffico agricolo industriale e per le nuove importanti comunicazioni con la Libia ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato di trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Dentice ha facoltà di svolgerlo.

DENTICE. L'ordine del giorno da me proposto ha riferimento a due capi: la bonifica dell'Agro nocerino nel primo circondario della provincia di Salerno, i lavori nelle stazioni ferroviarie da Scafati a Nocera Superiore ed i miglioramenti del servizio dei trasporti di merci. Già in altre occasioni con interrogazioni, interpellanze ed a proposito del bilancio 1911-12 io ebbi la opportunità di richiamare l'attenzione del ministro su questi problemi, e ne ebbi benevoli affidamenti.

Ora dopo due anni, poichè le promesse sono rimaste allo stato *quo ante*, ho bisogno di ritornare alla carica.

Quanto al primo punto, non è dubbio che l'Agro nocerino è tra i più ridenti ed ubertosi; ma spesso questa fertilità del suolo è colpita dall'inondazione, i terreni diventano sterili, e le produzioni mancano.

Molte opere sono state progettate, nessuna attuata. Vi hanno due collettori da costruire, uno a Pagani, un altro a Angri. Quest'ultimo è pronto da quattro anni, ma solo ora è venuta la perizia arbitrale sul valore dei fondi espropriati e si spera che dopo potrà essere attuato. Certo, se una norma legislativa più efficace vigesse, non si perderebbe inutilmente tanto tempo, ed io perciò invito il ministro a portare il suo esame anche su questo punto.

L'altro collettore di Pagani, più che indispensabile, attende le superiori approvazioni e frattanto nella stagione delle piogge il paese è interamente allagato fino a far passare in qualche punto i cittadini sopra una passerella di legno.

La corsa dei tramvai è interrotta e così tutto il traffico; urge provvedere. A questi inconvenienti gravi se ne uniscono altri di minor intensità, ma più numerosi, perchè la zona bassa dell'agro nocerino non è per nulla bonificata, tanto che molti terreni a distanza di metri uno dall'altro hanno una notevole differenza di valore. È necessario sistemare il corso delle acque del Monte Albino a cavaliere del paese per evitare l'inondazione a Nocera Inferiore: insomma è tutta una plaga che merita continua l'assistenza dell'ufficio di bonifica e radicale innovazione per la bonifica idraulica, igienica ed agraria.

La relazione della Giunta, del bilancio rileva l'importanza dell'ultima legge 30 giugno 1912, col fabbisogno di 25 milioni, tra cui 2,000,000 per l'agro sarnese e lire 500 mila per quello nocerino. Io non so se questi due agri, così vicini, potranno in caso di

bisogno darsi la mano; ma è certo che le condizioni dell'agro nocerino tanto più esteso del sarnese sono molto più gravi, e voglio sperare che non sarà la mancanza di fondi che impedirà il corso di lavori necessari per la nostra vita ordinaria igienica ed agraria.

Il ministro Sacchi providamente nominò una Commissione per la risoluzione di questo problema, ma finora la risoluzione non è pronta. Io voglio solo sperare che si farà un equo trattamento per tutte le regioni, tenendo conto dei bisogni veri dei nostri paesi e del grande vantaggio, che potranno ritrarre dalla bonifica, anche perchè cessi la infondata leggenda di differenze di trattamento fra le varie regioni dello stesso nostro paese, l'Italia.

I costumi, è vero, le abitudini, l'attitudine a consorzarsi esiste al Nord, manca al Sud; ma ciò avviene per forza di cose. Dopo l'ultima relazione del 1907, non pare sia stata presentata altra relazione che dia conto dell'andamento dei lavori per tutte le bonifiche del Regno, non ostante che la legge del 1900 prescrive che sia alligata allo stato annuale di previsione del bilancio che vien presentato alla Camera.

Quanto al secondo capo del mio ordine del giorno « le stazioni ferroviarie », la mia *via crucis* rimonta al 1909.

Quando entrai alla Camera, ebbi a presentare una larga interrogazione in proposito e feci rilevare la deficienza dei locali, dei binari, della illuminazione, del servizio merci, il grave inconveniente in molti paesi per la chiusura dei passaggi a livello presso le stazioni, il pericolo di disastri ferroviari e via e via.

Durante questo periodo sono avvenuti infatti l'aumento straordinario della esportazione al centro ed al settentrione d'Italia ed all'estero, l'introduzione di altre industrie, tra cui quella per le conserve alimentari, le quali contano ora sessanta stabilimenti nella plaga tra Salerno, Napoli ed Ariano; è quintuplicato il traffico al punto che in un solo comune, Pagani, si sono avuti nella stagione 1912 ben 1246 carri ferroviari per un solo dei prodotti agricoli della nostra plaga, il pomodoro. Inoltre la comun'cazione diretta con la Libia, che mentre ha arricchito il nostro Paese di due vere e proprie provincie romane, ha creato una nuova sorgente di locomozione ferroviaria, il che ha aumentato in modo considerevole i trasporti sulla linea Napoli-Reggio con grande vantaggio del paese, ma bensì con altre e più vaste

esigenze, specialmente nei tronchi più importanti, da Napoli a Salerno, dove, come ho detto già, l'incremento del traffico era già divenuto straordinario da qualche anno a questa parte. A questi grandi fattori di esigenze ferroviarie come ha corrisposto l'Amministrazione? Vediamolo.

In alcuni paesi, come Angri, dopo un quinquennio di attesa, sono per appaltarsi i lavori da farsi giusta un antico progetto; e chi sa quando saranno compiuti. In altri, come Pagani, si sta appena all'approvazione della spesa per l'espropriazione; in altri sono stati eseguiti lavori di minore entità, come alcuni lavori provvisori intesi ad aumentare la potenzialità dello scalo piccola velocità, ed eliminare le difficoltà di ingresso dei treni viaggiatori e manovra treni merci; ma questi ed altri lavori sono ben misera cosa di fronte ai due grandi elementi di traffico, da me accennati.

Occorre che l'Amministrazione delle ferrovie prenda il coraggio a due mani e prepari un progetto veramente importante per questi grandi centri del traffico; altrimenti non saranno evitati i disastri, che ogni tanto si verificano col danno del personale e della incolumità pubblica. Non è ancora perduto il ricordo del povero frenatore, schiacciato in ottobre ultimo tra due carri, mentre attendeva all'adempimento del proprio dovere, solo perchè dopo un'ora di attesa fu data via libera mentre invece il binario era ingombro di un treno merci che non si era potuto smistare altrove.

Gli inconvenienti sono di varia indole; tra l'altro non si può ottenere la costruzione di un cavalcavia alle stazioni di Nocera Inferiore e di Castel Sangiorgio, mentre ivi i cittadini sono costretti a rimanere per ore intere prima di aver l'accesso all'altro lato della stazione; anzi, per colmo, in una di queste stazioni si arriva sino al passaggio a livello, il treno è in stazione, e non si può passare per accedervi, per modo che ai viaggiatori viene così inibito persino l'accesso al treno viaggiante!

Dicasi lo stesso per l'illuminazione elettrica nelle stazioni, per le quali assistiamo allo spettacolo che tutti i paesi sono splendidamente illuminati, mentre le stazioni sono all'oscuro, o rischiarate dal fioco lumicino ad olio preadamitico con vero stridente contrasto, con pericolo per i manovali ferroviari e gli esportatori, che sono impediti di provvedere alle esigenze del traffico.

Se movete lamenti, fate interrogazioni alla Camera, la risposta è la solita: si sta trattando, si sta studiando; tanto che io ho smesso di fare interrogazioni in proposito per due ragioni: per non fare sprecar fiato al carissimo sottosegretario di Stato, e per non aumentare il numero delle bugie ufficiali, che un poco investono anche noi rappresentanti politici, non ostante partano dall'Amministrazione delle ferrovie.

E poichè mi trovo sulla china, l'onorevole ministro consentirà che metta in rilievo due altri appunti di indole economico-industriale nei rapporti con l'Amministrazione delle ferrovie.

Noi abbiamo ricordato l'esuberanza dei trasporti, specie di generi agricoli. Ora questi sono di due specie. Da una parte quelli a breve percorso, che occorrono per la lavorazione nelle fabbriche di conserve alimentari, e dall'altra quello per la vera e propria esportazione in Italia centrale e settentrionale, ed all'estero. Per le prime, gli industriali ed i produttori da Napoli a Salerno reclamano l'introduzione di speciali treni merci che siano pronti alle otto di sera per la partenza ed arrivino a destinazione, almeno alle sei di mattina tanto da poter essere subito scaricati e portati nelle fabbriche.

Occorrerebbe perciò un anticipo sull'orario di svincolo a vantaggio della produzione; ma l'una e l'altra richiesta sono poca cosa di fronte al vantaggio enorme, che riceve da questo traffico l'Amministrazione ferroviaria.

Quanto al secondo punto, circa l'esportazione nella media ed alta Italia, occorre richiamare per mezzo del ministro la Commissione competente del traffico, perchè non è a dire di quali e quanti danni sono i ritardi nella consegna delle merci, specie se agricole e di facile deperimento.

Ed infatti il danno grave si verifica appunto in caso di trasporto di generi facilmente deperibili, come quelli agricoli, di ortaglie e frutta, che appunto nella plaga di cui mi occupo sono in prevalenza.

Per questi generi esistono, è vero, i così detti treni diretti-derrate appunto pel sollievo inoltro delle derrate stesse con appositi refrigeranti. Ma poichè queste spedizioni sono sottoposte, come qualunque altra merce, il ferro, il carbone ed altri, a tutte le disposizioni del regolamento, tra cui il termine di resa, ne deriva un danno incalcolabile.

Il termine di resa è rappresentato dall'intero termine di percorso e dalla metà

di esso, per modo che a conti fatti avviene che lo spedite, il mittente non può mai reclamare indennizzo non ostante che passino vari giorni, perchè col detto calcolo da Salerno a Roma per esempio, si possono conformemente impiegare quattro giorni, ed in omaggio al termine di resa, il genere si perderà anche, ma non sarà lecito di reclamare alla ferrovia.

Da ciò deriva un grave danno agli esportatori, ai produttori, che finiscono per non essere pagati; ai consumatori, che acquistano generi avariati, e finalmente in via indiretta ne deriva anche danno alle ferrovie, perchè le nuove commissioni vengono ritardate da quelle fatte prima, e non giunte a destinazione.

E come se ciò fosse poco, si aggiunge anche il prolungamento per l'ingombro, che rappresenta un nuovo aggravio di tempo a danno degli esportatori.

Or poichè con l'articolo 2 della legge 12 luglio 1906 l'Amministrazione veniva autorizzata a dichiarare l'ingombro, con obbligo di avvisare il pubblico per l'evento eccezionale, sarebbe cosa giusta di estendere a questi casi l'applicazione degli articoli 126 e 128 delle tariffe vigenti per mettere in condizione il mittente di disporre la consegna delle derrate ad altro destinatario od anche il ritorno al luogo di partenza, come si ha il diritto di fare in caso di interruzione della linea ferroviaria.

Per costoro in sostanza si chiede che i termini di resa siano ridotti alla metà, quando è certo che questi termini furono stabiliti anni sono quando le più potenti locomotive facevano il percorso in tempo doppio almeno di quello attuale.

E in caso d'ingombro bisogna disporre che sia avvisato il mittente o spedite, perchè possa diversamente regolare i suoi interessi ed evitare la perdita del prodotto trasportato.

Finalmente tenga conto il ministro che non si verifichi l'antico inconveniente di ridurre a metà i carri di trasporto nel pieno della stagione quando specialmente si approssima il raccolto delle uve, perchè non è dubbio che occorre attendere a quel ramo di servizio, ma non certo a discapito di altri rami egualmente importanti e redditizi.

Questo mio ordine del giorno è stato svolto sotto buoni auspici.

Ieri l'onorevole ministro già ha accennato di volersi occupare delle opere ricordate dai rappresentanti delle singole regioni, ed ha promesso di non voler lascia-

re nulla intentato per redimere le terre d'Italia dalla infecondità e dalla malaria, ed ha riconosciuto che i recenti avvenimenti internazionali hanno cresciuta importanza agli scali di alcune regioni meridionali sulle linee dei grandi traffici.

Poichè quanto sopra ho detto a ciò appunto si riferisce, ho fiducia che il ministro vorrà portare attenzione alle mie proposte, ed aggiungerà così un merito di più all'opera sua in vantaggio dell'incremento agricolo industriale dei nostri paesi. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Viene ora l'ordine del giorno dell'onorevole Buccelli, così concepito:

« La Camera invita il Governo a provvedere perchè l'esercizio delle linee ferroviarie Alessandria-Cavallermaggiore, Genova-Ovada-Asti e Asti-Castagnole Lanze, proceda con maggiore regolarità tanto per le merci che per i viaggiatori; invita pure a voler concedere facilitazioni e riduzioni di tariffa nei trasporti della ghiaia e pietrisco per uso delle strade provinciali e comunali ».

Chiedo se questo ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Buccelli ha facoltà di svolgerlo.

BUCCELLI. Onorevole ministro, la discussione che, da qualche giorno, si svolge, veramente magnifica, sul bilancio dei lavori pubblici, venne resa più grandiosa dal geniale discorso da lei pronunciato ieri e nel quale ella parlò, in particolar modo, delle grandi linee, delle grandi stazioni, dei bisogni dei porti, dei doppi binari, delle ferrovie interne e via discorrendo; anzi, lei, rivolgendosi ai deputati della forte Liguria, disse che 99 milioni sullo stanziamento totale della spesa che grava sul bilancio dei lavori pubblici, sono spesi appunto nel compartimento di Genova.

Ora, non so quale somma si spenda nel compartimento di Torino; so soltanto che le ferrovie minori sono le più dimenticate.

E vengo, senz'altro, all'ordine del giorno, perchè non vorrei avere un giusto richiamo dall'illustre Presidente.

La ferrovia Alessandria-Nizza-Cavallermaggiore (non è che io ne parli, perchè appartenga in parte al mio collegio) è fra le più dimenticate.

Nella stazione di Nizza, il passaggio delle due linee Genova-Ovada-Acqui-Nizza-Asti e Alessandria-Cavallermaggiore, rende difficili le manovre per mancanza di spazio, di binari, di tutto. La stazione, poi, manca di tettoie, di marciapiedi, di soprapassaggi, ed è in uno stato veramente indecoroso.

Altrettanto si dica della stazione di Canelli.

L'onorevole ministro Calissano conosce bene quella plaga; e sa come Canelli porti in tutto il mondo il nome d'Italia coi suoi prelibati vini; ma, mentre dà un contributo importante all'esportazione italiana e centinaia di migliaia di lire alle casse dello Stato, è in condizione di non potersi più servire della ferrovia, perchè la sua stazione manca di tutto; e così si dica pure per tutte le stazioni che da tale linea sono toccate.

Noti bene, onorevole Sacchi: la ferrovia Alessandria-Nizza-Canelli-Cavallermaggiore ha avuto la sua inaugurazione nel 1863, e fu costruita, si può dire, con gravi sacrifici da parte di tutti i comuni interessati.

Il comune mio, Nizza Monferrato, concorse in quella spesa per 300,000 lire; Canelli vi concorse per ugual somma, e così via via altri comuni, con somme più o meno grandi, secondo la loro importanza.

Ebbene, credo sia giusto avere qualche riguardo, tenendo calcolo dei sacrifici fatti da quei comuni, e d'aver presente che anche noi, pagando le nostre imposte, abbiamo diritto d'essere serviti un po' meglio, rispettando, s'intende, gl'interessi dei centri maggiori.

Altrettanto si dica della linea Asti-Castagnole. Quella linea ha pochissimi treni; ed ora s'è inventato questo modo di farvi viaggiare i passeggeri: cioè, gli agenti ferroviari attaccano ai treni merci una vettura mista di prima e seconda classe ed un'altra di terza, e, per un percorso che non supera i venti chilometri, i viaggiatori impiegano da due ore e mezzo a tre. Questo vuol dire che è molto meglio per essi andare a piedi onde evitare un sì grave disagio.

In proposito rivolsi all'onorevole ministro una preghiera che m'era stata fatta da cinquanta e più comuni.

L'onorevole ministro ebbe a farmi rispondere che assolutamente era in condizione che quei treni non si potevano variare e che quindi si continuava ad andare avanti come si andava prima.

Vengo ad un'altra questione, a quella che concerne la linea Genova-Ovada-Nizza-Asti.

Onorevole ministro, io vorrei sapere il perchè questa linea, che ha un tracciato unico da Genova ad Asti, si sia per il servizio divisa in due tronchi speciali; uno, quello di Genova-Sampierdarena-Ovada-Acqui e l'altro, Acqui-Nizza-Asti.

Osservi gli orari, onorevole ministro: vi sono da Genova ad Acqui, se non sbaglio, da otto o nove coppie di treni; da Asti, Nizza ad Acqui vedrà che vi sono quattro coppie di treni; raccomando in particolar modo questa linea, perchè sia trattata per tutti con equità e giustizia.

Ricordo che mercoledì l'onorevole Pala, parlando della sua Sardegna, manifestò il desiderio che l'onorevole ministro si recasse ad accertarsi di presenza dei bisogni dell'isola cara ai sardi e tanto cara anche a noi; io mi limiterò a fare soltanto una modesta preghiera all'onorevole ministro ed è questa: che mandi uno dei suoi ispettori, di cui ne ha tanti, su queste linee minori. (*Interruzione a bassa voce del deputato De Bellis*). E giacchè l'onorevole De Bellis dice di mandarlo a Nizza, io dirò che non ho questa pretesa; ma ho la pretesa che codeste ispezioni si facciano per tutte le linee minori; e se oggi parlo di una linea che interessa il mio collegio, ne parlo, perchè non è giusto che si rivolga soltanto verso i centri maggiori tutta l'attività delle ferrovie, ed è necessario invece che si faccia qualche cosa affinché chi paga le imposte sia almeno modestamente servito, a qualunque regione appartenga.

E vengo ora ad un'altra questione. Quattro anni fa io presentai qui alla Camera una modesta interrogazione sulla riduzione della tariffe per il trasporto della ghiaia e del pietrisco. Ugual interrogazione pochi giorni sono è stata presentata dall'onorevole Borsarelli, presidente del Consiglio provinciale di Alessandria. Questa non si può dire una questione regionale, ma rappresenta una questione d'interesse generale per tutto il Regno.

Ella sa, onorevole ministro, in quali condizioni erano le provincie e come sia necessario qualche volta di aiutarle; ella sa che la viabilità è la cosa più necessaria dovunque; ed io domando soltanto che si voglia concedere ad esse quelle riduzioni che si concedono agli appaltatori delle ferrovie. Ne verrà un incasso minore alle ferrovie, ma ne verrà un grande vantaggio alle provincie, che si troverebbero altrimenti un giorno obbligate ad abbandonare certe strade per mancanza di fondi, perchè ormai si sono

esaurite tutte le attività che le provincie avevano.

Io ho finito e fo viva preghiera all'onorevole ministro di accogliere favorevolmente queste mie modeste osservazioni, con l'augurio che mi si diano affidamenti per cui possa nutrire la speranza di un migliore avvenire. (*Benissimo! — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Viene ora l'ultimo ordine del giorno, che è dell'onorevole Queirolo:

« La Camera confida che il Governo provvederà sollecitamente alla sistemazione del principale centro ferroviario e dei canali navigabili della regione Tirrena della Toscana ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Queirolo ha facoltà di svolgerlo.

QUEIROLO. Onorevoli colleghi, ossequente alle esigenze del momento, sarò brevissimo nello svolgimento dell'ordine del giorno, che ho presentato per chiedere al Governo la sollecita sistemazione delle vie navigabili e del maggiore centro ferroviario della regione toscana del Tirreno.

Il riordinamento dei canali navigabili di quella regione costituisce, oltre che un diritto, una suprema necessità per lo sviluppo del traffico, del commercio e delle industrie di quella regione.

È necessario che il Governo provveda senza ulteriore ritardo alla esecuzione di quei lavori, che la legge del 2 gennaio 1910 pose a tutto suo carico.

Se la sistemazione del canale emissario di Bientina con adeguati lavori, sarà sollecitamente fatta, un grande beneficio ne verrà a quella regione; perchè esso potrà finalmente corrispondere alla importante funzione, che ha per il traffico della regione e del porto di Livorno.

Mi auguro che questi lavori possano essere sollecitamente attuati, come gli interessi del Paese richiedono.

Altrettanto urgente e necessario è il riordinamento del canale dei Navicelli, l'importante canale di navigazione, che congiunge il porto di Livorno a Pisa e all'Arno, che nelle sue attuali infelici condizioni, ha già un traffico di oltre 200 mila tonnellate all'anno e da cui Pisa attende il suo sviluppo industriale.

La navigazione su questo canale presenta le maggiori difficoltà, tanto che il Genio ci-

vile dura gran fatica per poter far fronte agli incalzanti, continui, crescenti bisogni.

La legge del 1910 sulla navigazione interna dispone che siano a carico dello Stato le spese per la sistemazione dei canali navigabili e per la manutenzione, mentre alle opere nuove deve provvedere un consorzio che la legge stessa contempla e che è costituito tra gli enti locali, col concorso del Governo.

All'epoca della discussione della legge, io rilevai le gravi difficoltà che si sarebbero incontrate per la costituzione di questi consorzi nelle città e regioni meno ricche; e, purtroppo, a Pisa la costituzione del consorzio, pur promossa con grande zelo, non potrà essere, temo, raggiunta tanto presto.

È necessario quindi che il Governo provveda esso per quella parte, di cui la legge gli fa obbligo, alla sistemazione di queste vie d'acqua.

La spesa complessiva per questi lavori è preventivata nella modesta cifra di circa mezzo milione.

Io chiedo che il Governo eroghi al più presto questa somma per i lavori indicati, facendo premure al Genio civile di Pisa perchè, in attesa della costituzione del consorzio, provveda alla sistemazione definitiva delle parti estreme del canale, che costituiscono la maggiore difficoltà alla navigazione e che richiedono le maggiori e le più sollecite riparazioni; tanto più che i tratti intermedi del canale, con l'attuazione del progetto Biglieri, saranno abbandonati.

La necessità di sistemare la stazione di Pisa, è tanto urgente, che non consente ormai più alcuna dilazione.

La richiesta, inaspettatamente presentata alla Camera nella seduta di ieri l'altro dall'onorevole Orlando, deputato di Livorno, per la costruzione della Livorno-Pontedera, ferrovia alla quale Pisa si è opposta e si opporrà (*Commenti*) energicamente, sia per la superfluità di quella linea, sia per la difesa della propria esistenza economica, costituisce un nuovo argomento, che si aggiunge a quelli che ora esporrò per dimostrare la necessità della sistemazione di questa importante stazione.

La stazione di Pisa, che è il nodo ferroviario di quella regione, alla quale convergono, sulla grande linea Torino-Roma, le principali ferrovie della Toscana, si trova ancora oggi nelle stesse condizioni di 30 o 40 anni fa, quando fu costruita; e ognuno sa quanto vertiginosamente sia da allora cresciuto il traffico che in essa si svolge.

Fatta questa constatazione è facile intuire quanto deficiente debba essere la stazione rispetto al suo compito. Sotto la tettoia della stazione di Pisa transitano ancora e si soffermano, ingombrandola sconciamente, i treni merci; i treni viaggiatori debbono essere spezzati per dare libero passaggio ai viaggiatori per accedere ai treni e per uscire dalla stazione; gli interbinari sono così angusti che i servizi vi si fanno con estrema difficoltà e con estrema molestia dei viaggiatori. I ritardi quindi diventano enormi ed intollerabili, tali da irritare i viaggiatori che hanno la necessità di transitare per quella stazione.

Gli uffici sono collocati in ambienti insufficienti ed insalubri per mancanza di aria e di luce. A questi disagi si aggiungano i pericoli cui sono esposti i viaggiatori ed il personale ferroviario.

Il Governo e l'Amministrazione delle ferrovie, accogliendo i voti ripetuti della cittadinanza pisana, dei quali mi feci ripetutamente interprete, ha portato a compimento il grande cavalcavia sul passaggio al livello di San Giusto, redimendo così un importante e popoloso quartiere di Pisa dal permanente pericolo di sventure che funestarono in passato tanto frequentemente quel passaggio, da meritargli il titolo lugubre di « passo della morte ».

Per quest'opera benefica, Governo ed Amministrazione ferroviaria meritano veramente il più vivo elogio, e la gratitudine di Pisa; ed io la esprimo loro con tutto il cuore. Ma compiano la loro opera, facciano che i lavori di sistemazione della stazione seguano immediatamente a quelli del cavalcavia che sono in corso di esecuzione; tolgano al più presto la stazione di Pisa dal suo attuale stato intollerabile, che costituisce un permanente pericolo ed un disagio per i viaggiatori, oltre che un grave ostacolo ed incaglio al libero svolgimento dei traffici di tutta quanta la regione.

Ho detto che la richiesta presentata al Governo dall'onorevole Orlando, per la costruzione della Livorno-Pontedera aggiunge un nuovo e forte argomento in favore della urgente sistemazione della stazione di Pisa; ed io chiarisco subito il mio pensiero.

Io ebbi già l'onore di dimostrare alla Camera come, contrariamente all'opinione del deputato di Livorno, la costruzione della Livorno-Pontedera...

**PRESIDENTE.** Ma vuol fare una polemica col deputato di Livorno, adesso?

**QUEIROLO.** No, onorevole Presidente, dico le ragioni per le quali si deve sistemare la stazione di Pisa. Creda pure che non voglio fare polemica, anche perchè non sono amico delle polemiche.

Non sono io che ho portato la questione alla Camera; nè avrei desiderato vi fosse portata.

Dimostrai dunque che quella linea non risponde a nessuna reale necessità del traffico generale o locale. Ma già il ministro dei lavori pubblici nel 1907 affermò dinanzi alla Camera l'inutilità di quella ferrovia, come l'affermò il Consiglio superiore dei lavori pubblici nello scorso anno; essi dichiararono quella ferrovia non rispondente a reali necessità, e di scarsa importanza nei riguardi generali del traffico e del commercio.

L'inutilità di questa linea, del resto, è rivelata dalle recenti statistiche della Direzione generale delle ferrovie, le quali hanno dimostrato che numerose linee ferroviarie italiane sopportano ben altro traffico di quello sopportato dalla linea Livorno-Pisa. Basta dire che vi sono linee che sopportano un traffico di 129, mentre la linea di Livorno non sopporta che un traffico di 72.

Questa constatazione dimostra che la costruzione di quella linea costituirebbe bensì un danno per la città di Pisa, ma non favorirebbe adeguatamente i legittimi e reali interessi di altri.

Ma se la costruzione di questa linea non è giustificata da necessità del traffico generale o locale, è innegabile che il traffico della regione subisce sull'attuale ferrovia grave incaglio e disagio per la insufficienza della stazione di Pisa; e ne segue che chi non conosce le statistiche del traffico, e le leggi che governano la potenzialità delle linee ferroviarie, ritenga che debba imputarsi alla insufficienza della linea ciò che è imputabile esclusivamente alla insufficienza della stazione di Pisa.

Provveda, onorevole ministro, provveda subito alla sistemazione del maggiore centro ferroviario di Pisa, provveda alla sistemazione di quella stazione centrale secondo che la sua importanza e la sua posizione geografica oggi richiedono, ed ella avrà sciolto un aspro e grave problema, che tormenta da tanti anni quella regione, con soddisfazione del traffico della Toscana e con la tutela dei diritti legittimi e degli interessi della nobile città che merita l'affetto e la protezione di tutti gli italiani per le

benemerenze e per le pagini gloriose che essa ha scritte nella storia del nostro paese e in quella del pensiero umano. (*Vive approvazioni*).

### Presentazione di disegni di legge e di relazioni.

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

**FACTA, ministro delle finanze.** Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge: « Provvedimenti per il riordinamento degli stabilimenti solfuro balneari di Salsomaggiore ».

« Autorizzazione della spesa di lire 520 mila per la costruzione del palazzo delle finanze in Cagliari ».

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole ministro delle finanze della presentazione dei disegni di legge:

« Provvedimenti per il riordinamento degli stabilimenti solfuro-balneari di Salsomaggiore ».

« Autorizzazione della spesa di lire 520 mila per la costruzione del palazzo delle finanze in Cagliari ».

Il primo di questi disegni di legge sarà mandato agli Uffici e il secondo alla Giunta generale del bilancio.

Prego ora gli onorevoli Falletti e Guaracino di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

**FALLETTI.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: « Modificazioni all'articolo 66 della legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, n. 2248. (1183) ».

**GUARRACINO.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge, n. 1321: « Distacco della frazione Terzigno dal comune di Ottajano e costituzione di essa in comune ».

**PRESIDENTE.** Onorevole ministro della guerra ha facoltà di presentare un disegno di legge.

**SPINGARDI, ministro della guerra.** Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge, già approvato dal Senato, recante modificazioni alla legge sull'avanzamento del Regio esercito.

**PRESIDENTE.** Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione del disegno di legge, approvato dal Senato, recante modificazioni alla legge sull'avanzamento nel Regio esercito.

Invito anche gli onorevoli Di Saluzzo, Rava e Leone a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

**DI SALUZZO.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: « Pensioni agli ufficiali del Genio militare provenienti dagli ingegneri ». (1316).

**RAVA.** A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge, n. 1297: « Convalidazione di Decreti reali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1912-13, durante il periodo di vacanze parlamentari, dal 20 dicembre 1912 al 5 febbraio 1913 ».

**LEONE.** Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge d'iniziativa parlamentare, n. 418: « Pro supplenti scuole medie ex incaricati ».

**PRESIDENTE.** Tutti questi disegni di legge e relazioni saranno stampati e distribuiti.

### Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

**PRESIDENTE.** Riprendiamo ora la discussione del bilancio.

Tutti gli ordini del giorno presentati prima della chiusura della discussione generale sono stati svolti. Ma, come ho avvertito poco fa, l'onorevole Coris, ha presentato due altri ordini del giorno dopo la chiusura della discussione generale. Ne do lettura:

« La Camera invita il Governo a sollecitare gli studi ed i provvedimenti per il regolamento idraulico del bacino tra l'Adige e il Po.

« Coris, Danieli, Simoncelli Valenzani, Negri de Salvi, Leonardi, Benaglio, Loero, Bizzozero, Miari, Padulli, Caccialanza, Agnesi, Parodi, Niccolini, Della Porta ».

« La Camera, ritenuto che una larga ed intensa esecuzione di lavori pubblici può efficacemente fronteggiare la disoccupazione che inferisce in varie regioni e che è compito di un Governo civile predisporre tutta una azione per rilevare esattamente i bisogni demografici di ogni regione e coordinarli con una vera politica sociale dei lavori pubblici invita il Governo a presentare provvedimenti:

1° Per accelerare l'esecuzione di opere tecnicamente utili ed urgenti nei luoghi più colpiti dalla disoccupazione;



2° Per disciplinare lo studio di programmi invernali di lavoro e la concessione degli appalti alle cooperative, con equa ripartizione regionale, e con riguardo alla loro capacità tecnica ed economica ed agli interessi dei lavoratori del luogo.

« Coris, Danieli, Padulli, Negri de Salvi, Valenza i, Leonardi, Benaglio, Loero, Bizzozero, Miari, Simoncelli, Agnasi, Parodi, Niccolini, Della Porta ».

Questo secondo ordine del giorno avrebbe dovuto costituire logicamente un emendamento alla mozione Turati. Comunque, l'onorevole ministro ha sempre diritto di prendere in considerazione anche questi due ordini del giorno e di parlare anche su di essi. Non così il proponente, il quale potrà soltanto dichiarare, a suo tempo, se desidera che siano posti in votazione. (*Benissimo!*)

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Alcuni ordini del giorno erano stati già svolti nella discussione generale, ed io ne tenni conto e vi risposi nel discorso che ebbi l'onore di pronunziare ieri; quindi su di essi non è il caso di ritornare, e voglio lusingarmi che gli onorevoli colleghi, i quali li hanno presentati e svolti, saranno soddisfatti delle dichiarazioni che ho potuto ieri fare.

Così l'onorevole Lucifero, a cui già dissi che sarà presentata la relazione in corso di compilazione, perchè egli ritiene, e a ragione, che dalla relazione possa trarsi un maggiore impulso a sollecitare quei lavori a cui egli tanto tiene. Così l'onorevole Toscanelli e gli altri sottoscrittori di un ordine del giorno, ai quali dichiarai che una parte esorbitava dalle competenze e dalle attribuzioni del ministro dei lavori pubblici. Per l'altra parte io credo che l'onorevole Toscanelli potrà pure essere soddisfatto, avendogli io assicurato che lo stanziamento degli 8 milioni per la sistemazione delle adiacenze al monumento non crea alcun ostacolo alla attuazione di quello che sarà giustamente il programma avvenire, e di non lontano avvenire; cioè di favorire lo scoprimento dei Fori imperiali curando che l'esecuzione di nuove opere non impedisca il raggiungimento dell'altissimo scopo.

Spero che gli onorevoli D'Oria e Di Sant'Onofrio dopo le spiegazioni che diedi loro circa la stazione ferroviaria di Spezia e i lavori connessi e circa i porti delle isole Ionie vorranno dichiararsi soddisfatti, e così

l'onorevole Corniani a cui dissi che ero sostanzialmente d'accordo con lui e lo pregavo quindi di non insistere per la votazione di un ordine del giorno, in cui s'invita il Governo a fare quello che dev'essere ed è nei suoi propositi:

Gli onorevoli Agnesi e Giacobone hanno parlato delle strade comunali ed io ho dato tali affidamenti, che credo li avranno soddisfatti.

All'onorevole Romanin-Jacur, che si è occupato della navigazione interna, ho risposto e largamente.

L'onorevole Cottafavi vorrà non insistere nell'ordine del giorno in cui si riferisce a vari rami della mia Amministrazione, riguardo ai quali l'ho assicurato dei miei propositi; e credo, che egli potrà dichiararsi soddisfatto.

L'onorevole Patrizi vagheggia una direttissima Roma-Venezia, che passi per la sua Umbria; l'idea è certamente interessante, e personalmente io non potrei che essere favorevole. Egli desidera che per Umbertide e Città di Castello si completi quella linea mediana che congiungerebbe Roma a Venezia, ma fin qui nessuna domanda di concessione è stata presentata, e quindi manca la base di un esame tecnico e finanziario della questione.

All'onorevole Patrizi non posso pertanto dare oggi alcuna risposta concreta su di una linea, per la quale non si hanno elementi sicuri di giudizio, e devo quindi limitarmi ad assicurargli che se verranno presentate delle domande, saranno esaminate con la maggiore benevolenza.

L'onorevole Carcassi ha parlato col calore dell'eloquenza che gli viene dal cuore, e con giovanile ardore, come mi suggerisce l'onorevole Calissano, dell'assetto ferroviario di Genova.

Io ne ho parlato ieri nel mio discorso, e me ne occupai anche indirettamente pochi giorni or sono, rispondendo alle interpellanze presentate da alcuni deputati intorno a questioni ferroviarie liguri.

La potenzialità ferroviaria di Genova è oramai maggiore della potenzialità portuaria, e quindi non mi rimane se non esprimere l'augurio che anche quando la potenzialità del porto si aumenti per effetto dei lavori in corso e di altri che eventualmente siano deliberati in seguito, la potenzialità ferroviaria, lungi dall'ostacolare, sia sempre in grado di assecondare e favorire l'auspicato continuo incremento del porto di Genova.

I problemi ferroviario e portuale di Genova sono intimamente connessi, e certamente domandano di essere risolti insieme, tanto più che il porto di Genova è un porto in cui l'importazione è immensamente superiore alla esportazione e, come bene disse l'onorevole Carcassi, è interesse non solo del porto di Genova, ma di tutto l'*Pinterland*, di curarne l'efficienza, e non ho bisogno di soggiungere che con vigile interesse il Governo attenderà alla soluzione di tutti i problemi che riflettono l'assetto ferroviario del porto di Genova.

L'onorevole Veroni ha presentato due ordini del giorno di cui uno riguarda le bonifiche pontine e l'altro l'allacciamento di Velletri con la direttissima Roma-Napoli.

Per le bonifiche pontine non ho da dire altro se non che l'interessamento del Governo è stato dimostrato nel modo più tangibile ed evidente con l'aver domandato l'autorizzazione alla spesa di due milioni, con l'ultimo disegno di legge di maggiori assegnazioni, appunto a questo fine cui intende l'ordine del giorno dell'onorevole Veroni. Ciò dimostra come la cosa che sta tanto a cuore all'onorevole Veroni già fosse nei propositi del Governo, che cioè siano compiuti questi grandi lavori delle bonifiche pontine.

Ma sa bene l'onorevole Veroni che ora spetta al Consorzio di agire, in modo che quando la Commissione mista di funzionari del Governo e consortili, che sta studiando il modo di risolvere le difficoltà, avrà riferito, sia possibile dare inizio al completamento di questa grande impresa secolare che nemmeno gli sforzi dei Papi riuscirono ad ultimare.

Nell'altro ordine del giorno l'onorevole Veroni si preoccupa che, per la direttissima Roma-Napoli, Velletri sia tagliata fuori e vorrebbe che fosse allacciata a quella ferrovia.

La Direzione generale delle ferrovie mi ha fatto presente che vi sono delle difficoltà tecniche specialmente per il forte dislivello da superare e che, secondo l'Amministrazione delle ferrovie, non vi sarebbe neanche una proporzionale utilità per Velletri in quell'allacciamento cui ha accennato l'onorevole Veroni, poichè lo scambio dei viaggiatori per la direttissima potrebbe con maggiore facilità ed utilità farsi, invece che alla stazione di Carano, in un'altra.

Comunque sia, ciò di cui si preoccupa l'onorevole Veroni è che Velletri non sia tagliata fuori e che vi possa essere facilità

di scambio di viaggiatori fra la direttissima e la Velletri-Terracina. È questo un desiderio degno di considerazione e tutto ciò che si potrà fare in questo senso sarà fatto.

L'onorevole Montresor ha presentato un ordine del giorno svolto dall'onorevole Rampoldi, riguardante i cantonieri stradali e sullo stesso argomento ha presentato un ordine del giorno l'onorevole Coris. La sorte di questi umili e benemeriti lavoratori dello Stato mi è a cuore e gli onorevoli Montresor, Rampoldi e Coris ricordano certamente quello che ho dichiarato in varie occasioni e che ho ripetuto anche ieri, e cioè che l'Amministrazione si sta efficacemente occupando anche di questa schiera di lavoratori, che veramente hanno diritto alla benevolenza sua.

L'onorevole Astengo ha sollevato nel suo ordine del giorno una questione alla quale si riferiscono una mozione dell'onorevole Cavagnari ed una proposta di legge d'iniziativa parlamentare. Su tale proposta era già stato riferito ed anzi se ne era iniziata la discussione proprio quando si costituì il Gabinetto di cui ebbi l'onore di far parte. Trattandosi di una questione connessa con problemi gravi ed importanti che meritavano un esame profondo e non essendo possibile rendersi conto lì per lì della portata di questa modificazione che si voleva fare alla legge 12 luglio 1907 sull'ordinamento delle ferrovie di Stato, la discussione di quella proposta di legge fu sospesa. Successivamente l'onorevole Cavagnari, il quale è pertinace nelle sue iniziative, ha presentato, in proposito, una mozione che l'onorevole presidente del Consiglio ebbe occasione di dichiarargli si sarebbe discussa immediatamente prima della proposta di legge d'iniziativa parlamentare, quando fosse ritornata in discussione.

Non posso quindi oggi occuparmi dell'argomento svolto dall'onorevole Astengo nel suo ordine del giorno, perchè anticiperei la discussione che si deve fare sulla mozione dell'onorevole Cavagnari e su quella proposta di legge tanto più che l'argomento, ripeto, è gravissimo, trattandosi di modificare una delle disposizioni principali della legge fondamentale sull'ordinamento delle ferrovie di Stato. Mi riservo perciò di prendere in considerazione le osservazioni fatte ieri dall'onorevole Astengo, quando si discuteranno e la mozione Cavagnari e la proposta di legge che ho ricordato.

L'onorevole Scalori si è occupato con vivo interesse dei problemi idraulici che

concernono la sua Mantova, specialmente per quanto si attiene alla navigazione interna.

Mantova è certamente degna del maggiore interesse del Governo e ha diritto che il suo svolgimento economico sia agevolato, perchè esso segua in conformità dell'aspirazione della sua gente che ha un passato tanto glorioso.

L'onorevole Scalori sa che il progetto per la sistemazione del porto lacuale presenta molte difficoltà e richiede uno studio accurato, che si sta già facendo.

Io esaminerò la questione personalmente e cercherò di risolverla in senso favorevole. Intanto però posso assicurare l'onorevole Scalori che, per il dragaggio del Lago di Mezzo, è già stato ordinato l'invio di una draga per migliorare l'escavazione e ripristinare le buone condizioni di navigabilità del Mincio.

L'onorevole Scalori mi ha esortato a guardare con favore la risoluzione dei problemi idraulici della sua Mantova. Ricordando il detto del poeta:

Mantua me genuit heu nimum vicina Cremonae

io voglio invece che la presenza mia al Ministero possa riuscire in qualche modo giovevole alla sua Mantova, poichè nutro sentimenti di profonda devozione per essa.

L'onorevole Calisse desidererebbe un piano regolatore per le ferrovie secondarie da concedersi all'industria privata e dice che l'iniziativa, invece che dei privati, dovrebbe essere dello Stato.

Il problema è certamente interessante e se ne occupa, mi pare, il Collegio degli ingegneri. Si sono già fatti dei lavori, si sono scritti degli articoli, ma nessuno negherà che il problema per la sua gravità meriti molta ponderazione.

Si tratta nientemeno che di mutare tutta la nostra legislazione, la quale è basata sul concetto che lo Stato provveda alle linee di interesse generale, lasciando all'industria privata quelle d'interesse locale o che non toccano i grandi interessi del paese. È vero che a questo concetto non era informata la legge del 1879, la quale stabilì un programma di linee secondarie da costruirsi dallo Stato; ma quella legge non potè mai essere attuata e la legislazione posteriore fu ispirata al concetto da me esposto. D'altra parte, come si potrebbe *a priori* determinare le linee e il loro tracciato, se non è possibile prevedere tutti i mutamenti edilizi,

di coltura, di colonizzazione e via dicendo, che possono avvenire?

Io non dico che non si debba esaminare e studiare questo problema, non dico che il problema non sia interessante, non dico poi che le considerazioni da cui l'ha accompagnato, presentandolo, il collega Calisse, non siano degnissime di esame e di considerazione, ma dico che non potrei assumere alcun impegno se non nel senso che esso deve formare materia di studio.

Egli che è un giurista ed un amministratore di valore, comprenderà come il mio riserbo sia perfettamente giusto. Forse egli ha prospettato il largo problema con l'occhio fisso ad un punto che è quello della Civitavecchia-Orte.

Orbene, egli sa che per questa linea è intervenuto lo Stato, precisamente secondo i criteri fondamentali vigenti, a risolvere la questione del tracciato, secondo gli interessi della regione e secondo, specialmente, i supremi interessi della difesa militare.

È da augurarsi che ora, compiute tutte le formalità dell'istruttoria, questa linea finalmente possa essere costruita; e io sono pienamente d'accordo con l'onorevole Calisse nel riconoscere che questa linea, congiungendo un porto di grande importanza ad un nodo ferroviario di altrettanta importanza, risponde ai voti e alle aspirazioni di quelle popolazioni le quali hanno il diritto di vedere soddisfatti questi loro nobili e giusti desideri.

Auguriamoci dunque, ripeto, che la società concessionaria si affretti a compiere tutto quello che è necessario per addivinare alla fine della convenzione e poter così iniziare i tanto attesi lavori.

L'onorevole Morpurgo nel suo ordine del giorno completa due ordini di idee: uno riguarda gli uffici del Genio civile e per questo non ho che a ricordargli ciò che ho già detto.

Sono perfettamente conscio della situazione e sono d'accordo con lui nel ritenere che vi è assoluta deficienza numerica in questo corpo, tanto più di fronte ai nuovi compiti che vengono sempre ad esso attribuiti, perchè non vi è legge nuova che non ne aggiunga di nuovi agli altri numerosi di cui è sovraccarico.

L'onorevole Morpurgo può quindi essere sicuro che è nei miei intendimenti di corrispondere a quelli che sono i suoi desideri.

Quanto al regolamento sulla navigazione interna esso è già preparato e compiuto, ma il Consiglio di Stato, che pure lo ha appro-

vato, ha disposto che non si debba pubblicarlo se non dopo che sia stato pubblicato il testo unico delle disposizioni sulla navigazione interna.

Il testo unico fu già compilato e sarebbe anche pubblicato, se la Corte dei conti non avesse formulato alcune osservazioni, che hanno reso necessario un nuovo esame. Questo io solleciterò, e l'onorevole Morpurgo può essere sicuro che fra non molto con la pubblicazione del testo unico sarà levato ogni ostacolo alla pubblicazione del regolamento sulla navigazione interna.

L'onorevole Cermenati si è interessato col consueto fervore alle questioni che riguardano la sua regione, e specialmente si è occupato della elettrificazione della linea Lecco-Milano. Ed egli ha pienamente ragione di occuparsene con tanto calore e con tanto interesse, perchè la elettrificazione della linea Lecco-Milano è non solo una vera necessità, ma, come egli ben disse, è oramai un impegno assunto verso le popolazioni di quella regione, ed anche verso l'estero.

L'onorevole Cermenati può essere sicuro che, con la maggiore solerzia e con la maggiore volontà di compiere e di soddisfare a questo impegno, il Governo attende a questo importante argomento.

Per il tratto Lecco-Monza io gli posso assicurare che entro quest'anno la elettrificazione sarà fatta; per l'altro tratto Monza-Milano, io sollecito gli studi che sono ancora in corso. La questione non è semplice: l'Amministrazione delle ferrovie mi dice che essa va coordinata con i lavori di sistemazione degli impianti ferroviari intorno a Milano. Ed è appunto in questa necessità di coordinamento che consiste l'ostacolo maggiore al compimento della elettrificazione del tratto Monza-Milano.

Non dubiti l'onorevole Cermenati che io solleciterò la Direzione generale a fare tutto ciò che sia possibile e a non trascurar nulla perchè sia raggiunto questo fine nobilissimo. Quella linea è un passo delle genti: non si tratta soltanto di servizio locale e nemmeno semplicemente nazionale ma di una linea di traffico internazionale è quindi una necessità di prim'ordine per il nostro paese, tanto più se si avveri l'apertura, auspicata dall'onorevole Cermenati, di un nuovo valico che potrebbe rendere la linea Colico-Lecco, una linea diretta al cuore d'Italia, a Roma e alle provincie meridionali.

L'onorevole Cermenati si è occupato anche del regolamento per l'applicazione della

legge sui bacini montani. Ora dei miei intendimenti egli non può avere alcun dubbio, perchè egli sa che quella legge dei bacini montani, da cui egli giustamente si ripromette tanti benefici, si era arenata e fui proprio io a sollecitarne ed ottenerne l'approvazione da parte del Parlamento.

Ad ogni modo, io ho nominato una piccola Commissione (piccola non per l'autorità dei componenti, che è grande, ma per il loro numero assai ristretto) la quale sta preparando il regolamento, che io spero sarà prossimamente approvato e pubblicato.

L'onorevole Casolini, col suo ordine del giorno, chiede la intensificazione dei lavori nella sua Calabria. Ed io mi lusingo che egli vorrà essere soddisfatto delle dichiarazioni che ho già fatto, tenendo conto che un aumento effettivo nei lavori si è avuto in questi ultimi tempi e che un cospicuo gruppo di appalti sto disponendo proprio in questi giorni. E mi danno ragione a sperare che egli vorrà dichiararsene soddisfatto le gentili parole che egli ha avuto per me, delle quali non sono meritevole se non per la mia devozione alla nobilissima regione, che egli rappresenta.

L'onorevole Casolini si è occupato di parecchi punti su alcuno dei quali non potrei rispondergli esaurientemente, trattandosi di cose particolari e minute. Ma ricordo che in questi giorni mi sono occupato della frana dei Cardinali, per vedere che cosa si possa fare. Egli ha ragione di lamentarsi che quella frana sia stata una grande sventura, perchè ha gettato centinaia di famiglie sul lastrico, ed io gli assicuro che non tralascierò di occuparmene con la maggiore sollecitudine.

Quanto alle norme sismiche di costruzioni, molte sono le occasioni in cui comuni e privati hanno insistito per essere esonerati dall'osservarle. È una questione grave. In alcuni casi si sono adoperati dei temperamenti. E la stessa Commissione compilatrice delle norme ha potuto constatare che alcune infrazioni alla legge potevano essere sanate. Ma in alcuni casi, questo non si è potuto fare: perchè si trattava di provvedere alla sicurezza avvenire. Tante volte per affezione alla terra dove sorgevano le loro case gli abitanti non comprendono che mettono in pericolo la loro vita. Ed è tale l'affetto che loro lega alla terra, che non vogliono staccarsene e non pensano al pericolo avvenire. In questo caso il potere superiore deve provvedere, anche là dove non può, nè vuole, giungere il privato. Ad ogni modo,

onorevole Casolini, stia sicuro che io mi occuperò anche di questo argomento con vivo affetto e solleciterò la costruzione degli edifici pubblici che sono una vera necessità.

Egli ha parlato specialmente del Palazzo di giustizia; e io cercherò di sollecitare la costruzione di questo come d'altri edifici pubblici.

Sopra un ultimo punto di cui egli ha parlato, non posso dargli alcun affidamento: sulla riforma della legislazione concernente i biglietti per viaggi gratuiti. Fu tale la difficoltà che s'incontrò nell'elaborazione della legge del 1908, che non posso assumere l'impegno di presentare una nuova legge per estendere le disposizioni di quella agli impiegati provinciali e comunali.

Egli sa che, quando si formulò quella legge, furono presentate infinite domande che formarono oggetto d'esame da parte della Commissione parlamentare; e tra codeste domande era appunto quella degli impiegati comunali e provinciali, che però la Commissione parlamentare non credette di poter accogliere.

Ora il desiderio di tali impiegati potrà meritare considerazione; ma prendere impegno per addivenire ad una modificazione legislativa in questa materia, proprio non potrei.

L'onorevole Abbruzzese ha sollecitato la soluzione del problema delle fognature pugliesi in relazione all'Acquedotto pugliese.

Il Governo è certamente preoccupato della gravità del problema; ed ha disposto preliminari studi tecnici sui quali è stata presentata una relazione dal valoroso ingegnere Maglietta.

E tanto il Governo è preoccupato della gravità del problema, che ha nominato una Commissione, presieduta dall'onorevole Giusso, che è anche il presidente del Consorzio dell'Acquedotto pugliese, perchè studi il problema stesso con la necessaria ponderazione. Stia dunque sicuro l'onorevole Abbruzzese che studi si vengono facendo in proposito, e che il problema verrà esaminato con quella cura che la gravità di esso richiede e di cui sono garanzie l'autorità e la competenza della Commissione che se ne occupa.

L'onorevole Fiamberti ha con molto vigore rinnovate le sue premure a favore della linea interna Genova-Spezia. Questa è indubbiamente una linea di grande importanza.

Ma, quando si parla d'una linea ferroviaria, bisogna chiedersi: industria privata o costruzione diretta da parte dello Stato?

Per la concessione all'industria privata ci vogliono domande le quali siano per la costruzione e per l'esercizio da parte dell'industria privata: giacchè non si deve confondere la concessione della sola costruzione, che è piuttosto una forma d'appalto, con la concessione della costruzione e dell'esercizio.

Quando parliamo dunque di concessione all'industria privata, parliamo di concessione di costruzione e di esercizio. Allora bisogna che vi siano domande presentate; ma quelle che furono presentate per la costruzione della ferrovia interna Genova-Spezia fin qui non hanno potuto proseguire il loro cammino, perchè incomplete o non in armonia con la legge.

Tolta la costruzione all'industria privata, non rimane che l'ipotesi della costruzione diretta da parte dello Stato; ma l'onorevole Fiamberti sa che la legge del 1908 stabilì il programma dell'attività diretta dello Stato e queste programmi è ancora in corso di esecuzione. Certo potrà essere riaperto il programma di costruzioni da parte dello Stato, e in tal caso la linea interna Genova-Spezia sarà tenuta nella massima considerazione, non solo perchè essa soddisferebbe interessi locali, non solo perchè essa potrebbe venire in aiuto al traffico dell'ingombra linea litoranea, ma anche per quei riguardi militari di cui faceva cenno l'onorevole Fiamberti e che certamente sono della massima importanza.

Ad ogni modo si tratta di una questione grave che implica una soluzione legislativa; ed io non posso ora assumere formali impegni, ma soltanto assicurare delle mie migliori disposizioni.

L'onorevole Mango raccomanda l'esecuzione della legge per le Calabro-Lucane. Egli può esser sicuro che, avendo avuto l'onore di presentare il disegno di legge relativo che mi parve fosse il solo mezzo per ottenere la costruzione di quelle linee, il mio desiderio è che quelle linee siano eseguite e la costruzione ne sia affrettata. Posso assicurarvi che delle linee del gruppo A di cui egli ha parlato e che sono dieci, sei progetti sono già stati approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, tre sono ora sottoposti allo stesso Consiglio ed uno è stato rimandato al Circolo per alcune modificazioni. Quindi vede che siamo prossimi ad avere l'approvazione dei progetti, che sono la base per poter costruire.

Io ho già detto ieri che non mi constava che ci fosse nessuna domanda di proroga da

parte della Società Mediterranea, ma, ad ogni modo, posso assicurare che da parte dei corpi consultivi e del Governo non si ha alcuna intenzione di favorire ritardi alla esecuzione della legge.

Quanto poi alla applicazione della legislazione per la Basilicata, io dissi ieri quali sono i miei criteri sull'acceleramento dei lavori, e che, se non basteranno all'uopo le leggi vigenti, io stesso cercherò di presentare provvedimenti opportuni.

L'onorevole Dentice ha sollecitato la bonifica dell'Agro nocerino e i lavori nelle stazioni di Scafati e Nocera. I progetti di bonifica dell'Agro nocerino sono allestiti e, nei limiti del bilancio, vedrò di sollecitare l'appalto dei lavori. Per le stazioni terrò presenti le sue raccomandazioni. In questi giorni è stato finito il doppio binario da Torre Annunziata a Salerno, del che credo che trarrà vantaggio il tratto di linea, di cui l'onorevole Dentice si è interessato, perchè sarà molto meno affaticato.

Sono fortunatamente in grado di dare all'onorevole Dentice notizie particolareggiate sulle stazioni, delle quali egli ha parlato. Mi viene assicurato che nella stazione di Scafati furono recentemente ultimati alcuni lavori, intesi a migliorare le comunicazioni tra la linea di corsa e il binario delle merci, e che ora si sta esaminando il progetto di ampliamento dello scalo merci. Nella stazione di Angri si sta eseguendo un primo gruppo di lavori, coordinati ad opere di ampliamento e di sistemazione generale, già approvate. Per la stazione di Pagani si è approvato il progetto di massima per l'ampliamento ed è stata già stanziata una prima somma.

Per Nocera Superiore è in corso di compilazione il progetto di sistemazione generale del servizio merci, comprendente la costruzione del magazzino merci e del binario di carico diretto.

Per Nocera Inferiore è in corso la proposta per l'attuazione di provvedimenti provvisori, in attesa del progetto di ampliamento e di sistemazione, per cui occorre risolvere una questione, che riguarda il passaggio a livello dal lato di Napoli. Terrò presenti ad ogni modo le raccomandazioni dell'onorevole Dentice e solleciterò i lavori per quanto è possibile, confidando che egli vorrà essere soddisfatto.

L'onorevole Buccelli si è nel suo ordine del giorno occupato dell'esercizio delle linee Alessandria-Cavallermaggiore, Genova-Ovada-Asti e Asti-Castagnole-Lanze, linee che stanno tanto a cuore, come l'onorevole

Buccelli sa e come ha rammentato nel suo discorso, anche al mio amico Calissano.

Non mi risulta veramente che l'esercizio sia condotto in modo così irregolare e sconveniente, come ha detto l'onorevole Buccelli; ad ogni modo me ne informerò, e, se occorrerà, adotterò i provvedimenti opportuni. Mi si assicura che vi sono stati veramente inconvenienti nel servizio merci, specialmente sulla linea Asti-Castagnole, ma assicuro l'onorevole Buccelli che si sta provvendo a che questi inconvenienti non si rinnovino.

Quanto alle tariffe per la ghiaia e per il pietrisco esse sono già assai miti, ma l'onorevole Buccelli vorrebbe che fossero ulteriormente diminuite. Gli faccio osservare che non si potrebbe fare una modificazione parziale ora, che si sta rivedendo l'insieme delle tariffe e studiando la loro semplificazione, giusta le proposte della Commissione che da tempo se ne occupava alacremente; quindi, in occasione di questa revisione generale delle tariffe, potrà esser tenuto conto di questa parziale modificazione riguardante i trasporti, di cui si interessa l'onorevole Buccelli.

L'onorevole Queirolo si è occupato della sistemazione ferroviaria di Pisa, che egli giustamente chiama un grande nodo ferroviario, il principale nodo della Toscana.

Osservo, intanto, che per Pisa l'Amministrazione ferroviaria ha già fatto qualche cosa, poichè si è ultimato il grande cavalcavia di San Giusto e si è già mandato al comune il progetto per lo scalo merci, progetto al quale il comune ha chiesto di introdurre alcune varianti; queste varianti che si stanno esaminando, e non appena saranno concordate col comune si potrà procedere al completamento definitivo del progetto medesimo. Si sta poi progettando anche una curva di raccordo per migliorare il passaggio dei treni. Ad ogni modo, solleciterò tutti questi lavori riguardanti la stazione di Pisa, che tanto giustamente sta a cuore all'onorevole Queirolo.

Per la navigazione interna tra il litorale Tirreno e il cuore della Toscana, non si mancherà certo di provvedervi appena sarà pubblicato il regolamento per la navigazione interna, che è necessario.

Intanto si è provveduto a riordinare il canale emissario del lago di Bientina, e così pure si è già di recente appaltato il lavoro del fosso dei Navicelli.

Opere nuove certamente sono necessarie, ma queste, ripeto, non si possono neppure

esaminare se non in quanto sia già pubblicato il regolamento di navigazione interna, che sarà, come già assicurai all'onorevole Morpurgo, presto pubblicato.

Quindi l'onorevole Queirolo stia sicuro della maggiore mia sollecitudine anche per queste opere.

Vi sono poi due ordini del giorno dell'onorevole Coris, che non sono stati svolti perchè presentati dopo la chiusura della discussione generale.

Uno riguarda la sistemazione del bacino tra l'Adige ed il Po; e posso assicurare l'onorevole Coris che questi studi si fanno, sono in corso, e quando saranno compiuti si potrà vedere quali provvedimenti si potranno prendere per il regolamento idraulico di quel bacino, che è tanto importante, e di cui l'onorevole Coris così fervidamente si preoccupa.

L'altro ordine del giorno dell'onorevole Coris richiama la mia attenzione sulla disoccupazione in relazione al programma dei lavori pubblici; ma potrei dire all'onorevole Coris che ebbi già occasione di rispondere a quest'ordine del giorno in anticipazione.

Ebbi infatti altre volte ed anche ieri occasione di esprimere le mie idee in proposito. Io penso che come criterio fondamentale non si debba mai dimenticare il punto di vista dell'utilità sociale dei lavori, ma nemmeno si debba decampare da quello della loro necessità o utilità tecnica.

E sotto questo aspetto io ho anche promesso dei lavori di bonifica, pei quali il duplice criterio della utilità sociale delle opere e della loro necessità tecnica pienamente si verificava.

Ieri mi occupai anche delle cooperative, e dissi quanta sia la mia benevolenza per esse, e ne ho dato prova col procurare che molti lavori fossero dati alle cooperative, e ieri lo dissi, senza distinzione di colore o di parti.

Tutto ciò che dissi ieri sta a dimostrare chiaramente l'intenzione del Governo di intensificare l'esecuzione dei lavori pubblici, specie di quelli compresi nei programmi invernali.

Quando occorre provvedimenti non ho esitato a prenderli, e ne è prova il recente disegno di legge per maggiori assegnazioni su alcuni capitoli del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, che la Camera ha già approvato, e che autorizza la spesa di 7 milioni per rendere possibile appunto l'esecuzione dei lavori dei programmi invernali nelle provincie più tormentate dalla

disoccupazione. Ed anche in pendenza dell'approvazione di quel disegno di legge, che è ora dinanzi al Senato, assunsi la responsabilità di mandare avanti i lavori e gli appalti evitando così le agitazioni. Vede quindi l'onorevole Coris che, maggior prova degli intendimenti del Governo di dare lavori e di far sì che i lavori possano affrontare la disoccupazione non si poteva dare dal Governo.

E siccome l'ordine del giorno dell'onorevole Coris risponde in sostanza ai concetti e agli intendimenti del Governo, non credo che sia il caso di votarlo.

Con questo io credo di aver risposto a tutti i presentatori degli ordini del giorno. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Quindi, onorevole ministro, ella non accetta alcuno degli ordini del giorno?

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Non ne accetto alcuno.

PRESIDENTE. Neanche come raccomandazione?

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Come raccomandazione se hanno carattere particolare.

Se si tratta però di ordini del giorno di carattere generale, ho dimostrato che corrispondono tutti agli intendimenti e ai propositi del Governo; e quindi non c'è bisogno di raccomandazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole relatore è d'accordo col ministro?

POZZI, *relatore*. Perfettamente.

PRESIDENTE. Chiederò allora ai singoli proponenti se intendono mantenere i loro ordini del giorno.

L'onorevole Lucifero mantiene il suo?

LUCIFERO. Prendo atto della dichiarazione dell'onorevole ministro, che quanto io desideravo col mio ordine del giorno è desiderato anche da lui, mi auguro che la relazione, dalla quale risulterà il progresso dei lavori nella Calabria, sia pubblicata senza indugi, e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Toscanelli?

TOSCANELLI. Io ringrazio l'onorevole relatore delle parole dette a proposito del mio ordine del giorno; e, d'accordo con gli altri firmatari di esso, lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Di Sant'Onofrio?

DI SANT'ONOFRIO. Ringrazio l'onorevole ministro per le gentili parole che mi ha detto (e non potevo aspettarmi altro), e mi auguro che chi rappresenterà il collegio

di Castoreale, quando si discuterà il prossimo bilancio dei lavori pubblici, non abbia a tediare la Camera per le stesse questioni.

PRESIDENTE. L'onorevole D'Oria?

D'ORIA. Ringrazio l'onorevole ministro delle fatte dichiarazioni, augurandomi che per la soluzione del problema ferroviario a Spezia si mettano in opera i temperamenti invocati, e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Patrizi non è presente. Quindi s'intende che rinunzia al suo ordine del giorno.

L'onorevole Corniani mantiene il suo?

CORNIANI. Augurandomi che le economie dell'onorevole ministro migliorino i proventi delle ferrovie, non insisto nel mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Giacobone?

GIACOBONE. Ringrazio l'onorevole ministro delle sue dichiarazioni e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Agnesi?

AGNESI. Ringrazio l'onorevole ministro dell'affidamento, che mi ha dato, che si faranno gli stanziamenti opportuni onde le strade dei comuni isolati non abbiano a soffrire ritardi, e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Astengo e Montresor non sono presenti. S'intende quindi che abbiano rinunziato ai loro ordini del giorno.

L'onorevole Carcassi insiste nel suo?

CARCASSI. Ringrazio l'onorevole ministro delle cortesi parole dette al mio indirizzo e più per quelle riguardanti la mia Genova, e fidando nelle sue promesse ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Romanin-Jacur?

ROMANIN-JACUR. Ringrazio l'onorevole ministro Sacchi di quanto ha detto anche riguardo la mia modesta persona, e ritiro il mio ordine del giorno d'accordo con gli altri onorevoli colleghi che lo hanno con me firmato, tutti persuasi che alle buone intenzioni manifestate dal Governo seguiranno presto i fatti.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Scalori e Calisse non sono presenti. S'intende, quindi, che abbiano ritirato i loro ordini del giorno.

L'onorevole Morpurgo insiste nel suo?

MORPURGO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Cermenati?

CERMENATI. Prendo atto delle sodisfacenti risposte dell'onorevole ministro; lo ringrazio vivamente *toto corde*, lo attendo fra non molto alla inaugurazione della finalmente elettrificata linea Milano-Lecco, e ritiro i miei ordini del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Cottafavi non è presente. S'intende, quindi, che abbia ritirato il suo ordine del giorno.

L'onorevole Casolini insiste nel suo?

CASOLINI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Abbruzzese?

ABBRUZZESE. Lo converto in raccomandazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Fiamberti non è presente. S'intende, quindi, che abbia ritirato il suo ordine del giorno.

L'onorevole Mango insiste nel suo?

MANGO. Prendo atto delle promesse dell'onorevole ministro, e converto in raccomandazione il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Coris?

CORIS. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro e lo ringrazio. Ritiro i miei ordini del giorno, riservandomi, quanto al terzo, la cui votazione il ministro ritiene inutile, in quanto egli pienamente consente nei criterii in esso enunciati, di illustrare maggiormente taluni punti del problema, che esso concerne, in occasione di una interpellanza che intendo presentare, o in altra occasione.

PRESIDENTE. L'onorevole Veroni?

VERONI. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, lo ringrazio delle sue assicurazioni, e converto i miei ordini del giorno in vive raccomandazioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Dentice?

DENTICE. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro, e converto l'ordine del giorno in raccomandazione, con viva preghiera per la pronta attuazione dei miglioramenti per il trasporto delle merci, riguardo ai quali egli non ha potuto rispondere in sede di discussione generale.

PRESIDENTE. L'onorevole Buccelli?

BUCCELLI. Ringrazio l'onorevole ministro delle dichiarazioni fattemi, e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Queirolo?

QUEIROLO. Ringrazio l'onorevole ministro degli affidamenti che mi ha dato e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Così tutti gli ordini del giorno sono stati ritirati o sono decaduti.



**Presentazione di disegni di legge e di relazioni.**

PRESIDENTE. L'onorevole ministro del tesoro ha facoltà di presentare alcuni disegni di legge.

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1912-13;

Maggiori assegnazioni e diminuzione di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa per il Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1912-1913.

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

Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1912-13;

Maggiori assegnazioni e diminuzione di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa per il Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1912-1913.

Questi disegni di legge saranno trasmessi alla Giunta generale del bilancio.

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

RUBINI. A nome della Giunta dei trattati ho l'onore di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto del 28 marzo 1912, n. 283, che ha recato modificazioni e aggiunte al repertorio per l'applicazione della tariffa generale dei dazi doganali (1199);

Approvazione di Atti firmati a Washington tra l'Italia e vari Stati, addì 2 giugno 1911, concernenti la protezione della proprietà industriale e la registrazione internazionale dei marchi di fabbrica e di commercio (1239).

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, passeremo ora all'esame dei capitoli, i quali, quando non si facciano osservazioni, s'in-

tenderanno approvati con la semplice lettura.

Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 1. Amministrazione centrale — Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 1,950,000.

Capitolo 2. Amministrazione centrale — Personale di ruolo — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 120,000.

Capitolo 3. Amministrazione centrale — Personale di ruolo — Indennità di trasferte, di reggenza e diverse, lire 95,000.

Capitolo 4. Amministrazione centrale — Personale di ruolo, sussidi, lire 25,000.

Capitolo 5. Ministero — Spese d'ufficio, lire 112,000.

Capitolo 6. Circoli ferroviari d'ispezione — Spese d'ufficio, lire 18,000.

Capitolo 7. Amministrazione centrale — Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 21,800.

Capitolo 8. Amministrazione centrale — Fitto di locali per uso d'ufficio (*Spese fisse*), lire 31,100.

Capitolo 9. Ministero — Manutenzione, riparazione ed adattamento di locali, lire 22,000.

Capitolo 10. Circoli ferroviari d'ispezione — Manutenzione, riparazione ed adattamento di locali, lire 2,000.

Capitolo 11. Circoli ferroviari d'ispezione — Fitto di locali per uso d'ufficio (*Spese fisse*), lire 35,000.

Capitolo 12. Assegni, indennità di missione e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai Gabinetti, lire 28,000.

Capitolo 13. Genio civile — Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 5,700,000.

Capitolo 14. Genio civile — Personale di ruolo — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 54,000.

Capitolo 15. Genio civile — Personale di ruolo — Spese per indennità di visite, lire 650,000.

Capitolo 16. Genio civile — Personale di ruolo — Spese di traslocazione, lire 20,000.

Capitolo 17. Genio civile — Personale di ruolo — Indennità fisse, lire 50,000.

Capitolo 18. Genio civile — Sussidi, lire 50,000.

Capitolo 19. Genio civile — Spese d'ufficio (*Spese fisse*), lire 172,000.

Capitolo 20. Genio civile — Provvista, riparazione e trasporto di mobili ed istrumenti geodetici, restauro ed adattamento dei locali, lire 90,000.

Capitolo 21. Genio civile — Fitto di locali per uso d'ufficio (*Spese fisse*), lire 127,000.

Capitolo 22. Genio civile - Spese diverse, lire 25,000.

Capitolo 23. Compensi per maggiori servizi prestati dal personale dell'Amministrazione centrale e del Genio civile nell'interesse del servizio generale, lire 45,000.

Capitolo 24. Sussidi ad ex-impiegati ed alle loro famiglie, lire 80,000.

Capitolo 25. Indennità per incarichi e studi diversi al personale di altri Ministeri, lire 15,000.

Capitolo 26. Spese postali per la corrispondenza non ammessa in franchigia, telegrafiche per l'estero e telefoniche, lire 7,000.

Capitolo 27. Spese di stampa e per la pubblicazione del Bollettino ufficiale del Ministero - Premi ai funzionari autori delle migliori monografie tecniche ed amministrative, lire 47,000.

Capitolo 28. Acquisto di libretti e scontrini ferroviari (*Spesa d'ordine*), lire 700.

Capitolo 29. Spese di liti e per arbitraggi (*Spesa obbligatoria*), lire 100,000.

Capitolo 30. Spese casuali, lire 28,500.

Capitolo 31. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

*Debito vitalizio.* — Capitolo 32. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 1,900,000.

Capitolo 33. Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato col Regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 43,000.

*Ponti e strade.* — Capitolo 34. Manutenzione di ponti e strade nazionali, sgombramento di nevi, materie frante o trasportate dalle piene; lavori per impedire interruzioni di transito e per riparare e garantire da danni le opere predette - Spese per il servizio delle Regie Trazzere, lire 7,500,000.

PALA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALA. A proposito di questo capitolo vorrei ricordare all'onorevole ministro dei lavori pubblici che con decreto del 1911, se non erro, e convertito poi in legge, sistanzio una somma di parecchie centinaia di migliaia di lire per venire in aiuto di individui e comuni che avevano sofferto per nubifragi ed inondazioni in Sardegna.

Ora a me consta che molti privati e parecchi comuni hanno sollecitato il Go-

verno ed hanno mandato al Governo stesso una nota di gravi danni subiti in quelle circostanze. Ma mi consta, altresì, da doglianze ricevute dalle regioni interessate, che non una parte qualsiasi di quella somma, destinata per legge a sollievo di questi disagi, sarebbe stata erogata dal Ministero.

Ho chiesto privatamente qualche informazione su questo argomento; ma siccome è da poco che le ho chieste, probabilmente sarà mancato il tempo per darmi una risposta.

Se l'onorevole ministro fosse così cortese di darmela in questo momento, gliene sarei molto grato.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Assumerò informazioni e darò privatamente la risposta all'onorevole Pala. Poiché egli dice di aver scritto da pochissimo tempo, queste notizie non saranno ancora pervenute; perciò le solleciterò e spero di dargli al più presto possibile la risposta.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, il capitolo 34 rimane approvato nella somma di lire 7,500,000.

Capitolo 35. Trasferte e competenze diverse al personale di sorveglianza addetto ai lavori di manutenzione e riparazioni di ponti e strade nazionali ed al servizio delle Regie Trazzere, lire 33,000.

Capitolo 36. Salario ai capi cantonieri delle strade nazionali - Indennità di percorrenza e di malaria (*Spese fisse*), lire 2,185,000.

Su questo capitolo era iscritto a parlare l'onorevole Di Robilant; ma non è presente.

Capitolo 37. Competenze diverse e sussidi ai capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali, lire 25,000.

Capitolo 38. Indennità a diversi comuni per la manutenzione di tronchi di strade nazionali che ne attraversano gli abitati, a mente dell'articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, lire 250,000.

Capitolo 39. Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali, lire 10,000.

Capitolo 40. Concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati, ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato, F, lire 40,000.

Capitolo 41. Lavori eventuali in conseguenze di contravvenzioni alla polizia delle strade (*Spesa d'ordine*), lire 1,000.

*Opere idrauliche.* — Capitolo 42. Opere idrauliche di 1ª categoria — Manutenzione e riparazione, lire 575,000.

Capitolo 43. Opere idrauliche di 1ª categoria — Competenze al personale addetto alla sorveglianza dei lavori di manutenzione e riparazione, lire 17,500.

Capitolo 44. Opere idrauliche di 1ª categoria — Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 800.

Capitolo 45. Opere idrauliche di 2ª categoria — Manutenzione e riparazione, lire 3,655,500.

RAMPOLDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAMPOLDI. Ho chiesto di parlare per fare una breve raccomandazione. Richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro sopra un progetto di porto fluviale sul Ticino a Pavia, che gli è già stato rassegnato da un consorzio costituitosi in quella città con i rappresentanti del comune, della provincia e della Camera di commercio, e lo prego di volerlo esaminare con tutta la benevolenza che è necessaria e richiesta dall'importantissimo argomento.

Nè altro soggiungo.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Il progetto, a cui allude l'onorevole Rampoldi, è stato presentato da poco tempo e si sta esaminando.

Egli stia tranquillo che io farò sollecitazioni perchè l'esame ne proceda spedito.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 45 resta approvato in lire 3,655,500.

Capitolo 46. Opere idrauliche di 2ª categoria — Competenze al personale addetto alla sorveglianza dei lavori di manutenzione e riparazione, lire 100,000.

Capitolo 47. Opere idrauliche di 2ª categoria — Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 17,700.

Capitolo 48. Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria — Assegni agli ufficiali, ai guardiani, ai manovratori idraulici ed agli osservatori idrometrici ed udometrici (*Spese fisse*), lire 1,300,000.

Capitolo 49. Opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria — Indennità di residenza in Roma agli ufficiali, ai guardiani ed ai manovratori idraulici (*Spese fisse*), lire 2,900.

Capitolo 50. Competenze al personale idraulico subalterno, dovute a termini del

regolamento sulla tutela delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e per servizi normali in esso indicati — Sussidi al personale in servizio ed a quello non più appartenente all'Amministrazione, lire 170,000.

Capitolo 51. Servizio idrografico fluviale, lire 10,000.

Capitolo 52. Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e di altre categorie per la parte a quelle attinente, lire 345,000.

Capitolo 53. Contributo dello Stato nella spesa dell'Associazione internazionale di navigazione con sede a Bruxelles, lire 1,500.

*Bonifiche.* — Capitolo 54. Personale di custodia delle bonifiche — Stipendi (*Spese fisse*), lire 221,000.

Capitolo 55. Personale di custodia delle bonifiche — Indennità di custodia di magazzini di foraggio e di malaria (*Spese fisse*), lire 29,800.

Capitolo 56. Personale di custodia delle bonifiche — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 3,000.

Capitolo 57. Personale di custodia delle bonifiche — Competenze diverse e sussidi, lire 10,000.

Capitolo 58. Agro romano — Stipendi al personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica (*Spese fisse*), lire 27,600.

Capitolo 59. Agro romano — Indennità diverse e sussidi al personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica, lire 17,000.

Capitolo 60. Agro romano — Indennità di residenza in Roma al personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica (*Spese fisse*), lire 5,200.

*Opere marittime.* — Capitolo 61. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 2,300,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Pala, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a predisporre gli opportuni lavori di complemento e di escavazione nel porto di Terranova acciò, finiti i lavori del molo ora in corso, si possa attuare prontamente la legge sul servizio di Stato del 1908, che stabiliva la linea normale quotidiana dei piroscafi Civitavecchia-Golfo Aranci-Terranova ».

PALA. Non ho intenzione di svolgere questo mio ordine del giorno, non volendo rien-

trare, sia pure per buone ragioni, nella discussione generale.

Io invito semplicemente il Governo a dare esecuzione ad una legge dello Stato. Mi si potrà dire che per questo non v'è bisogno di un ordine del giorno, perchè il potere esecutivo è incaricato di ufficio della esecuzione delle leggi. Ad ogni modo io ho creduto di presentarlo: mi dispenso però di svolgerlo, nella fiducia che l'onorevole ministro dei lavori pubblici, considerando che io non chiedo che l'esecuzione pura e semplice della legge, vorrà rispondermi che di questo non posso dubitare, come non lo potrebbe nessuno, trattandosi della esecuzione di una legge dello Stato.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho già risposto all'onorevole Pala nella discussione generale che farò esaminare con la massima obbiettività il problema degli approdi della linea Civitevecchia-Golfo Aranci-Terranova.

Quanto alla escavazione del porto di Terranova, posso assicurarvi che il Genio civile ha già disposto perchè l'Impresa, che ha appaltato l'escavazione di tutti i porti della Sardegna, sia invitata a procedere a tale lavoro.

Dopo di che se vi saranno provvedimenti a prendere, sia pure in esecuzione di leggi, io potrò esaminarlo; ma non posso assumere ora impegni che non corrispondono allo stato delle cognizioni delle cose, perchè, come ho già esposto nella discussione generale, si tratta di un argomento controverso, in cui ragioni tecniche sono adottate da una parte e dall'altra.

PRESIDENTE. Onorevole Pala, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

PALA. Lo ritiro, ma dichiaro che la discussione che si è fatta non ha niente che vedere con la legge. La legge contiene disposizioni tassative.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma la legge è del 1908, ed oggi siamo nel 1913.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 61 resta approvato nella somma di lire 2,300,000.

Capitolo 62. Escavazione dei porti, lire 2,300,000.

Capitolo 63. Personale subalterno ordinario pel servizio dei porti — Stipendi ed indennità fisse (*Spese fisse*), lire 3,000.

Capitolo 64. Personale subalterno ordinario adibito al servizio di manutenzione e

di escavazione dei porti — Indennità, competenze diverse e sussidi, lire 6,500.

Capitolo 65. Illuminazione delle aree portuali e manutenzione dei relativi impianti lire 380,000.

Capitolo 66. Assegni e competenze diverse ai fanalisti avventizi in servizio della illuminazione delle aree portuali e della manutenzione dei relativi impianti, lire 9,500.

Capitolo 67. Pigionii pel servizio dei porti, (*Spese fisse*), lire 200.

Capitolo 68. Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzione alla polizia dei porti (*Spesa d'ordine*), lire 15,000.

Capitolo 69. Contributo annuo dello Stato a favore del Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova (*Spesa obbligatoria*), lire 1,400,000.

*Automobili, strade ferrate e servizi di navigazione lacuale.* — Capitolo 70. Anticipazione di spese per provvedimenti d'ufficio a norma dell'articolo 52 della legge 15 luglio 1906, n. 383. (*Spesa d'ordine*), lire 10,000.

Capitolo 71. Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª, lire 5,500.

Capitolo 72. Quota a carico dello Stato italiano della spesa riguardante la delegazione italo-svizzera per il Sempione (legge 21 gennaio 1904, n. 15) (*Spesa obbligatoria*), lire 3,000.

Capitolo 73. Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles, lire 1,100.

Capitolo 74. Sovvenzioni chilometriche per ferrovie concesse all'industria privata (Leggi 30 aprile 1899, n. 168, 4 dicembre 1902; n. 506; 16 giugno 1907, n. 540; 12 luglio 1908; n. 444 e 21 luglio 1911, n. 848). (*Spesa obbligatoria*, lire 4,280,000.

Capitolo 75. Sovvenzioni per concessioni di sola costruzione di ferrovie (legge 12 luglio 1908, n. 444) (*Spesa obbligatoria*), lire 994,474,50.

Capitolo 76. Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio della linea Umbertide-Todi-Terni con diramazione Ponte San Giovanni-Perugia (legge 12 luglio 1908, n. 444) (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 77. Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio della linea Adriatico-Sangritana (legge 12 luglio 1908, n. 444), (*Spesa obbligatoria*), lire 552,500.

Capitolo 78. Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio della linea Roma-Anticoli-Frosinone e diramazioni (legge 12 luglio 1908, n. 444) (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 79. Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio delle linee di Basilicata e Calabria (leggi 12 luglio 1903, n. 444 e 21 luglio 1910, n. 580) (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 80. Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia Siracusa-Ragusa e diramazione Bivio Giarratana-Vizzini (legge 12 luglio 1903, n. 444) (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 81. Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia Villacidro-Isili e diramazione Villamar-Ales (legge 12 luglio 1908, n. 444) (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 82. Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia Spoleto-Norcia-Piediripa (leggi 12 luglio 1903, n. 444 e 21 luglio 1911, n. 848) (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 83. Sovvenzioni per la costruzione e per l'esercizio di gruppi di ferrovie a sezione ridotta in Sicilia (Articoli 2 e 3 legge 21 luglio 1911, n. 848) (*Spesa obbligatoria*), per memoria.

Capitolo 84. Sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale (leggi 5 marzo 1893, n. 125, 21 luglio 1911, n. 852 e 23 giugno 1912, n. 659) (*Spesa obbligatoria*), lire 154,790.

*Servizio delle opere idrauliche e marittime nelle provincie venete e di Mantova. — Spese generali.* — Capitolo 85. Stipendio del presidente del Magistrato alle acque (*Spese fisse*), lire 11,000.

Capitolo 86. Indennità di trasferte e di missione al personale dell'Amministrazione centrale distaccato presso il Magistrato alle acque, lire 18,000.

Capitolo 87. Spese d'ufficio — Indennità fissa al presidente di cui alla tabella A annessa alla legge 5 maggio 1907, n. 257 (*Spese fisse*), lire 8,500.

Capitolo 88. Fitto di locali (*Spese fisse*), lire 12,000.

Capitolo 89. Provviste, riparazioni e manutenzione mobili e locali, lire 5,000.

Capitolo 90. Spese casuali e diverse per il Magistrato alle acque, lire 13,000.

*Opere idrauliche.* — Capitolo 91. Opere idrauliche di 1ª categoria nelle provincie venete e di Mantova — Manutenzione e riparazione, lire 520,000.

Capitolo 92. Opere idrauliche di 1ª categoria nelle provincie venete e di Mantova — Competenze al personale addetto alla sorveglianza dei lavori di manutenzione e riparazione, lire 21,000.

Capitolo 93. Opere idrauliche di 1ª categoria nelle provincie venete e di Mantova — Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 200.

Capitolo 94. Opere idrauliche di 2ª categoria nelle provincie venete e di Mantova — Manutenzione e riparazione, lire 1,900,000.

Capitolo 95. Opere idrauliche di 2ª categoria nelle provincie venete e di Mantova — Competenze al personale addetto alla sorveglianza dei lavori di manutenzione e riparazione, lire 50,000.

Capitolo 96. Opere idrauliche di 2ª categoria nelle provincie venete e di Mantova — Fitti e canoni (*Spese fisse*), lire 8,800.

Capitolo 97. Competenze al personale idraulico subalterno delle provincie venete e di Mantova dovute a termini del regolamento sulla tutela delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e per servizi normali in esso indicati — Sussidi, lire 140,000.

Capitolo 98. Servizio idrografico e mareografico nelle provincie venete e di Mantova, lire 36,000.

Capitolo 99. Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e di altre categorie per la parte a quelle attinenti nelle provincie venete e di Mantova, lire 300,000.

*Opere marittime.* — Capitolo 100. Manutenzione e riparazione dei porti nelle provincie venete, lire 390,000.

Capitolo 101. Escavazione dei porti nelle provincie venete, lire 1,200,000.

Capitolo 102. Illuminazione delle aree portuali e manutenzione dei relativi impianti nelle provincie venete, lire 25,000.

Capitolo 103. Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia dei porti nelle provincie venete (*Spesa d'ordine*), lire 5,000.

*Titolo II. Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 104. Interessi da pagarsi alla Cassa dei depositi e prestiti sul conto corrente istituito in applicazione della legge 28 dicembre 1902, n. 547, per l'esecuzione anticipata di lavori stradali, portuali, idraulici e di bonifica approvati da leggi dello Stato (*Spesa ripartita*), lire 43,000.

Capitolo 105. Amministrazione centrale — Personale aggiunto — Stipendi (*Spese fisse*), lire 253,800.

Capitolo 106. Amministrazione centrale — Personale aggiunto — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 18,500.

Capitolo 107. Amministrazione centrale — Personale aggiunto — Sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, lire 115,000.

Capitolo 108. Personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale — Assegni mensili (*Spese fisse*), lire 15,000.

Capitolo 109. Personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale — Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse, lire 8,000.

Capitolo 110. Genio civile — Personale aggiunto addetto al servizio generale — Stipendi (*Spese fisse*), lire 187,300.

Capitolo 111. Genio civile — Personale aggiunto — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 30,000.

Capitolo 112. Genio civile — Personale aggiunto addetto al servizio generale — Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, lire 105,000.

*Ponti e strade. — Sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali.* — Capitolo 113. Lavori di sistemazione e miglioramento dipendenti dalle leggi 27 giugno 1897, n. 246; 25 febbraio 1900, n. 56 (art. 1 lett. e); 27 dicembre 1903, n. 514 (art. 1); 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1 lett. f); 14 maggio 1906, n. 198 (art. 1 lett. c e d); 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1 lett. d); 5 aprile 1908, n. 126 (art. 1, lett. a); 24 dicembre 1908, n. 747 (art. 3) e 13 aprile 1911, n. 311 (articoli 1 e 15, lett. h) e 4 aprile 1912, n. 297 (art. 4, lett. a) (*Spesa ripartita*), lire 750,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Pietravalle, il quale svolgerà il seguente ordine del giorno:

« La Camera delibera che la facoltà di anticipare i futuri stanziamenti concessi dalla legge sul consolidamento (4 aprile 1912, n. 297), sia esercitata per chiedere il reintegro della somma (di lire 1,095,000) sottratta dal capitolo 108 del bilancio dell'esercizio 1912-13, col disegno di legge di storno n. 1280 ».

PIETRAVALLE. Onorevoli colleghi, darò ragione con brevissime parole di questo ordine del giorno relativo al capitolo 113 nel quale sono stanziati lire 750 mila per tutte le opere di sistemazione delle strade nazionali.

Giova ricordare che con uno speciale disegno di legge portante il numero 1280, di

recente approvato dalla Camera, vennero diminuiti di lire 1,095,000 gli stanziamenti impostati per le strade nazionali per l'esercizio 1912-13, di guisa che alla data del 30 giugno 1913 gli stanziamenti per queste opere sono ridotti alla cifra di 96 mila lire. Orbene, aggiungendo questa cifra alle 750 mila lire di questo capitolo, noi potremo disporre per l'esercizio 1913-14 della meschinissima somma di lire 846 mila. E si deve considerare che per ciò che è stato presunto dal primo gennaio al 30 giugno 1913 occorrono 650 mila lire.

In base a questi dati approssimativi dovremmo concludere che per il 1913-14 possa e debba occorrere la somma minima di un milione e trecentomila lire. Come si vede siamo molto distanti da quella che può essere la più modesta previsione per i bisogni di sistemazione delle strade nazionali.

Ora, onorevole ministro, io ho presentato l'ordine del giorno, perchè intendo che si provveda specialmente ai danni sofferti dalle strade nazionali del Mezzogiorno e soprattutto da quelle della mia provincia di Campobasso, perchè esse per ragioni orografiche ed idrografiche si trovano nelle peggiori condizioni. Esistono tratti di strade nazionali senza ponti che sono caduti da parecchi anni e sono stati sostituiti da passerelle tali da non consentire, senza pericolo, il passaggio di automobili. I lavori relativi sono rimasti sospesi da tempo ed io ho dovuto insistere e pregare per dieci mesi perchè fosse accordata la somma meschina di diecimila lire allo scopo di eseguire lavori di sistemazione di una strada nazionale attraverso l'abitato di Vinchiatturo.

Onorevole ministro ed onorevoli colleghi, considerate che la legge del consolidamento del 4 aprile 1912 ha dato diritto al ministro dei lavori pubblici di domandare al ministro del tesoro somme, per maggiori assegnazioni occorrenti per le provincie meridionali, per la Sicilia e per la Sardegna, nella cifra di nove milioni per l'esercizio 1911-12, di sei milioni per l'esercizio 1912-13, di sei milioni per l'esercizio 1913-14 e di tre milioni per l'esercizio 1914-15.

Ora l'onorevole ministro dei lavori pubblici e l'onorevole ministro del tesoro sanno che le somme attribuite per maggiori spese occorrenti per le provincie meridionali per l'esercizio 1912-13 sono state invece devolute con uno storno ad opere idrauliche di altre regioni d'Italia; l'onorevole ministro dei lavori pubblici sa ancora che sulla

somma di sei milioni per l'esercizio 1913-14 destinata dal legislatore alle provincie del Mezzogiorno si sono già presi impegni senza limite alcuno per opere occorrenti in Valtellina.

Orbene, mentre noi ci inchiniamo davanti a questi che sono bisogni di altre regioni d'Italia, che hanno carattere di urgenza assoluta, domandiamo però che si tenga conto di quelli che sono lavori indeclinabili per le provincie del Mezzogiorno e specialmente per la mia provincia.

Sono sicuro che dalla giustizia e dall'affetto dell'onorevole ministro dei lavori pubblici per le regioni meridionali avrò una parola che mi affidi completamente che il danaro che il legislatore ha destinato alla sistemazione delle strade di quelle regioni, sarà effettivamente ad esse devoluto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Camera.

CAMERA. Sullo stesso argomento dell'onorevole Pietravalle debbo fare una raccomandazione in brevissime parole all'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Non sono completamente d'accordo col collega Pietravalle nel ritenere che la somma di un milione novantacinquemila lire, che è stata sottratta con legge di storno a certe opere, possa essere reintegrata; perchè quella legge di storno rappresenta una necessità di vita amministrativa di ogni giorno, secondo la possibilità di erogazione e secondo l'insieme degli impegni, che ha preso il ministro dei lavori pubblici. Certamente però il ministro stesso ha a sua disposizione la legge 4 aprile 1912, n. 297, cosiddetta di *consolidamento*, che riguarda precisamente le provincie meridionali, la Sicilia e la Sardegna.

Mi permetto, quindi, di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra una quantità di strade nazionali, per ciascuna delle quali occorrono soltanto poche migliaia di lire perchè si possa raggiungere lo scopo di avere quella sistemazione stradale, che risponde ai nuovi bisogni della vita, delle linee automobilistiche e del traffico.

Ve n'è una, che va dal mar Ionio fino al mar Tirreno e che è rappresentata dalle due attuali nazionali, n. 56 e 57, ed è quella che parte da Montalbano Ionico e va fino alla stazione di Sapri.

L'onorevole ministro, con decreto del 1º dicembre 1912, che è stato anche registrato dalla Corte dei conti, ha già provveduto a congiungere queste due linee.

Quel decreto, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 43 del 21 febbraio ultimo col n. 1452, riunisce le due importanti nazionali, che vanno da un mare all'altro, proprio nell'abitato di Sapri e rende possibile l'apertura di un'arteria di circolazione di primissimo ordine.

Questo decreto però io l'ho citato come esempio. Ma io dico che con quella legge del 1912, in cui sono consentiti i prelevamenti da 93 milioni fino a 100, cioè per circa 7 milioni, il ministro potrà provvedere a reintegrare il fondo del capitolo 113, che è certamente insufficiente, e per cui io sono completamente d'accordo col mio amico Pietravalle. E sono sicuro che dopo le dichiarazioni, che l'onorevole ministro ha fatto alla Camera, a proposito di questo importante argomento, egli stesso provvederà, per le facoltà che gli vengono dalla citata legge del 1912, ad appagare il voto di quelle popolazioni, che risponde ad un vero interesse nazionale. (*Approvazioni*).

PALA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PALA. Vorrei chiedere una parola di risposta all'onorevole ministro sopra una questione che io ho prospettato nella discussione generale, e che egli nel suo discorso non ha potuto raccogliere, forse perchè si trattava di una questione speciale, dirò così.

Si tratta del tronco di strada da costruirsi da Marinella a Palau, per il quale ebbe la cortesia di concedere un sussidio per gli studi.

Io ho fatto qualche insistenza per questo tronco di strada, persuaso che non avrebbe costituito una fonte di spesa per lo Stato e per la finanza, ma una fonte di risparmio, calcolata la spesa che lo Stato viene a sopportare per la linea marittima da Golfo Aranci a Maddalena. E trattandosi, non di una spesa effettiva, ma di un risparmio, io credo che in questo non troverà ostacolo nell'onorevole ministro del tesoro.

Guardi, onorevole ministro, se ella può darmi qualche affidamento sulla possibilità della costruzione di questo tronco di strada, che, mentre corrisponde ad un altissimo interesse di ordine economico, e più di ordine strategico, costituirà, nel giro di pochi anni, una vera economia per le finanze dello Stato.

E se l'onorevole ministro del tesoro volesse dare anche il suo voto a questa costru-

zione, io credo che non ci sarebbe niente di male.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Pietravalle si preoccupa della diminuzione dalla legge recente di maggiori assegnazioni portata al capitolo 108 del bilancio 1912-13, che corrisponde al capitolo 113 del bilancio in discussione, e chiede che sia reintegrato il fondo.

Ora in parte il desiderio dell'onorevole Pietravalle è soddisfatto. Perchè al capitolo 113 sono stanziati 750 mila lire, che con i residui degli esercizi precedenti assicurano lo svolgimento dei lavori. Ma io ho già detto anche privatamente all'onorevole Pietravalle che bisogna partire da quel che è il concetto fondamentale della legge di maggiori assegnazioni a cui egli ha fatto riferimento. Essa è basata sulla previsione dei pagamenti da fare nell'esercizio in corso, ed ai quali pertanto si provvede valendosi delle disponibilità di altri capitoli. Ma ciò non importa che siano privati di fondi quei lavori per cui sono stati stabiliti i fondi necessari.

Quindi l'onorevole Pietravalle stia sicuro che all'occorrenza non mancherò di valermi della disposizione che c'è nella legge del consolidamento del 1912, e che dà facoltà di ricorrere ad anticipazioni per i lavori delle provincie meridionali, che (l'onorevole Pietravalle non ne dubiti) mi stanno a cuore, come credo di aver provato, nulla trascurando di tutto ciò che è destinato a favorire le provincie meridionali.

Lo stesso dico all'onorevole Camera, che si preoccupa delle strade nazionali 56 e 57 per il congiungimento dell'abitato di Sapri. Egli poi, che ha preso parte all'approvazione di quella legge e ne conosce profondamente le disposizioni e lo spirito, sa come non costituisca certo un pericolo per le regioni meridionali.

CAMERA. L'ho già detto.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, lo ha anche detto. Ad ogni modo, rispondo a lui che si è associato all'onorevole Pietravalle, che, in quanto occorra, non esiterò a ricorrere a queste anticipazioni.

L'onorevole Pala sa che io sono persuaso dell'importanza della strada di cui ha parlato; tanto che io stesso ho concesso quel sussidio. Quindi prometto volentieri di curare tutto quello che mi sarà possibile di fare per questa strada.

PALA. Vi è anche un'economia.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Se si avrà un'economia, tanto più facilmente si potrà ottenere l'assenso del mio collega del Tesoro e procedere alla costruzione della strada.

PRESIDENTE. Onorevole Pietravalle, insiste nel suo ordine del giorno?

PIETRAVALLE. Una volta che l'onorevole ministro l'accetta come raccomandazione, lo converto in raccomandazione.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Sì, l'accetto come raccomandazione.

PRESIDENTE. Allora, non essendovi altre osservazioni, il capitolo 113 rimane approvato nella somma di lire 750,000.

Capitolo 114. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali, lire 42,000.

Capitolo 115. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali (*Spese fisse*), lire 20,000.

Capitolo 116. Indennità fisse mensili, trasferite, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 2 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali, lire 8,000.

*Costruzione di strade nazionali e di strade provinciali sovvenute dallo Stato.* — Capitolo 117. Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297; 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238 (articolo 4); 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lettera e); 5 aprile 1908, n. 126 (articolo 1, lettera b), 30 giugno 1909, n. 40; articolo 1, lettera d) e 4 aprile 1912, n. 297 (articolo 4, lettere c ed e) (*Spesa ripartita*), lire 2,700,000.

Capitolo 118. Concorso dello Stato per le strade provinciali di prima e seconda serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147 e 30 maggio 1875, n. 2521, e per le strade di cui nell'elenco terzo della legge 23 luglio 1881, n. 333 e per il tratto dal piazzale della stazione di Baschi all'incontro con la strada Cassia Orvietana, a complemento della strada provinciale iscritta al n. 199 dell'elenco medesimo, che si costruiscono dalle provincie direttamente (*Spesa ripartita*), lire 1,700,000.

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



VIAZZI. Io non avrei che a fare all'onorevole ministro una modestissima raccomandazione.

Egli ricorderà che nel 1910 il presidente del Consiglio, sentito anche il ministro dei lavori pubblici di allora, che era l'onorevole Sacchi, nominava la famosa Commissione per la Maremma.

Quella Commissione studiò, fece una relazione, e propose una quantità di strade. E l'onorevole Sacchi ebbe la compiacenza di venire anche sui luoghi a fare un discorso e delle promesse.

Ora, a proposito di strade provinciali di serie, cioè aiutate dallo Stato e nella costruzione e nella manutenzione, e delle quali Grosseto non ha neanche un metro, a proposito di questa materia, che costituisce oggetto del capitolo 118 del bilancio attuale, io sono a chiedere, con la voce roca ma col cuore molto aperto e fidente, all'onorevole ministro, se, indipendentemente dai lunghi soggiorni, presso la Giunta del bilancio, del disegno di legge n. 1279 (Modifica alla legge sulle strade di accesso, ecc.), questo disegno di legge sarà o no discusso nel presente periodo dei lavori parlamentari.

Quelle popolazioni han sentito la promessa, non dei loro deputati, ma del Governo stesso; e ad esse bisogna dare la tranquillità che si tratta d'un impegno veramente e seriamente formulato e che sarà mantenuto senza ulteriori dilazioni.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Viazzi ha constatato che tutto quanto era possibile di fare per corrispondere alle promesse fatte ed al programma della Commissione incaricata di studiare ciò che era necessario e conveniente nelle Maremme, è stato fatto.

Nel disegno di legge che sta dinanzi alla Commissione del bilancio, si provvede anche alle strade delle maremme. Quindi l'onorevole Viazzi ha la prova che proposito del Governo è di favorire gli interessi legittimi di cui ha parlato.

Egli mi domanda se potrà essere assicurata fra breve la discussione del disegno di legge. Questo va un po' oltre la possibilità delle mie assicurazioni. Presentai in dicembre il disegno di legge che involge questioni gravi ed importanti; esso è in esame presso la Giunta del bilancio; fino a che quest'esame da parte della Giunta non sia compiuto, non posso fare nessuna previsione. Spero anch'io che quel disegno di legge venga

presto in discussione. Di più non mi è possibile dire.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 118 rimane approvato in lire 1,700,000.

Capitolo 119. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi e compensi e remunerazioni per maggiori servizi resi dal personale dell'Amministrazione centrale e del Genio civile nell'interesse delle dette costruzioni, lire 150,000.

Capitolo 120. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi (*Spese fisse*), lire 20,000.

Capitolo 121. Indennità fisse mensili, trasferite, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi, lire 40,000.

*Strade comunali e vicinali*. — Capitolo 122. Costruzione o ricostruzione di strade comunali rotabili o mulattiere per allacciare alla esistente rete stradale i comuni attualmente isolati in tutte le provincie del Regno, eccettuate quelle di Basilicata e delle Calabrie e quelle di accesso alle stazioni ferroviarie contemplate dalla legge 8 luglio 1903, n. 312 (articoli 53 e 54 della legge 15 luglio 1906, n. 383) (*Spesa ripartita*), lire 1,000,000.

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

CAVAGNARI. Profitto di quest'articolo per riparare ad una mia omissione.

Già, per diverso succedersi e, direi quasi, risalire di bilanci dei lavori pubblici, ebbi occasione di raccomandare (e la mia raccomandazione fu sempre bene accolta dal Governo) che si studiasse la questione se non fosse il caso d'affidare alle provincie (s'intende sovvenendole convenientemente) la manutenzione di tutte le strade d'indole e d'interesse comunale, le quali sorsero e si costruirono in base alla legge del 1878, sotto il titolo di strade obbligatorie, ed in base ad altre leggi successive.

So che, da parte del Governo, si sono iniziati studi che credo siano a buon punto; la cosa però ha una certa urgenza. Le strade vanno in deperimento; i comuni, senza uffici, non possono avere una regolare manutenzione di queste strade. Spendono e, si

può dire, spandono; ma l'opera loro non corrisponde.

Vorrei ritornare su questa raccomandazione; e son certo d'avere, senza soluzione di continuità, affidamento dal Governo che la questione sarà al più presto possibile risolta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Faranda.

FARANDA. Durante la discussione del bilancio dei lavori pubblici, nel 1909, l'onorevole Bertolini ad una domanda dell'onorevole Di Cesarò, a proposito della costruzione di strade per comuni isolati, rispose che la provincia di Messina, data la condizione eccezionale in cui si trovava pel terremoto del dicembre 1908, sarebbe stata preferita, nella costruzione delle strade per comuni isolati, a tutte le altre provincie. Ora è a conoscenza mia, ed anche del ministro, che il fondo messo in bilancio per tale scopo è già tutto impegnato, e che vi sono parecchi altri impegni successivi. Sarà pure a conoscenza del ministro (in ogni modo è a conoscenza mia) che parecchi progetti per strade in comuni isolati della provincia di Messina sono in via di approvazione o sono già approvati dal Ministero dei lavori pubblici, ma giaceranno per parecchi anni.

La conseguenza è gravissima in questo senso.

L'onorevole ministro sa che oggi, di fronte all'aumento della mano d'opera, di fronte al valore della terra, quando ci saranno le somme disponibili nel bilancio, quei progetti non potranno più essere eseguiti, e la condizione è tale che i comuni fanno la tela di Penelope, fanno e disfanno.

Il Consiglio superiore dice che i progetti non sono eseguibili, perchè i prezzi sono sproorzionati, e quindi bisogna rifarli; quando i progetti sono rifatti, non ci sono le somme e quando ci sono le somme, bisogna rifare i progetti, e così andiamo all'infinito.

Vi sono specialmente due comuni, i quali è da sei anni che fanno i progetti e li vedono ritornare indietro, perchè, quando sono approvati, non ci sono i fondi, e quando ci sono i fondi, bisogna rifare i progetti, perchè i prezzi non sono proporzionati. E così le popolazioni da molti anni aspettano la soluzione del problema.

Io raccomando quindi questa questione all'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Accolgo la raccomandazione dell'onorevole Faranda; ma egli sa che non dipende da me se talvolta i progetti non vengono eseguiti.

L'onorevole Cavagnari mi ha parlato della provincializzazione delle strade. Io vi ho già accennato nel mio discorso di ieri...

CAVAGNARI. Delle strade comunali.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. ...forse egli era assente.

Il problema è molto grave, è allo studio, perchè l'onorevole Cavagnari sa che vi sono delle provincie che insorgono contro questa proposta.

Tuttavia, non dubiti, io accolgo le sue parole per sollecitare lo studio di questo problema.

CAVAGNARI. Molte provincie lo fanno già.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Molte altre, però, non vogliono farlo.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, il capitolo 122 rimane approvato nella somma di lire 1,000,000.

Capitolo 123. Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie e di strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie o all'approdo dei piroscafi postali, ecc., e costruzione diretta a cura dello Stato di strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie in provincia di Basilicata e nell'isola di Sardegna. (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613; 12 giugno 1892, n. 267; 19 luglio 1894, n. 338; articolo 3 della legge 25 febbraio 1900, n. 56; legge 8 luglio 1903, n. 312; articolo 54 della legge 31 marzo 1904, n. 140 e articolo 70 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 10 novembre 1907, n. 884) (*Spesa ripartita*), lire 3,100,000.

Capitolo 124. Sussidi ai comuni e consorzi di comuni e di utenti delle strade vicinali più importanti soggette a servitù pubblica, per opere che stanno a loro carico (articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F), lire 400,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Scorciarini-Coppola.

SCORCIARINI-COPPOLA. Non credei di parlare nella discussione generale della viabilità vicinale o rurale, perchè l'onorevole ministro in modo concreto ammise la necessità di provvedere con speciali disposizioni di legge nominando una Commissione per la compilazione di un apposito disegno di legge.

La Commissione ha assolto il suo compito; e quindi credo non dovrebbe esaurirsi l'esame di questo bilancio senza dare occasione al ministro di dire le sue intenzioni in quanto alla presentazione di quel disegno di legge alla Camera. Colla sua presentazione, e meglio col passaggio di esso in legge, il Governo darebbe un pegno efficace del suo interessamento per le classi agricole, che sono largamente chiamate col voto alla vita pubblica.

Io quindi rivolgo, con fiducia, analoga domanda all'onorevole ministro, sicuro di avere una risposta soddisfacente.

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

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Scorciarini sa benissimo quanta importanza il Ministero annette a questo problema della viabilità vicinale: problema del quale l'onorevole Scorciarini si è particolarmente interessato, facendo importanti studi in proposito: e proponendo anche di sua iniziativa un disegno di legge. Io ho nominato una Commissione di persone molto competenti, tra cui lo stesso onorevole Scorciarini, con l'incarico di studiare la questione. Sono pochi giorni che la Commissione ha compiuto un lavoro veramente pregevole e fatte delle proposte che hanno un riflesso finanziario per lo Stato, e che, importando un onere per lo Stato, occorre diligentemente esaminare.

Posso assicurare l'onorevole Scorciarini che mi occuperò quanto prima della questione: e mi auguro che il risultato degli studi disposti mi permetta di corrispondere alle premure che egli mi rivolge.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 124 rimane approvato nella somma di lire 400,000-

*Opere idrauliche.* — **Capitolo 125.** Opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili compresi nelle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria (Legge 2 gennaio 1910, n. 9, articolo 35) (*Spesa ripartita*), lire 200,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Alfredo Baccelli.

**BACCELLI ALFREDO.** In una recente discussione del bilancio dei lavori pubblici, anche per incarico dei colleghi della Deputazione del Lazio, io ebbi con un discorso a dimostrare alla Camera la utilità, anzi la necessità di provvedere alla navigazione del Tevere.

Non intendo ora ripetermi, ma non posso lasciar passare la discussione di questo bilancio senza un ricordo del grave problema.

L'onorevole Sacchi nel 1910, risponden-

domi, mostrò di intendere tutta l'alta importanza del tema e mi diede buoni affidamenti.

So che qualche opera è stata iniziata, per esempio, alla risvolta di Ponzano, ma ancora molto occorre.

Dei 10 milioni, assegnati dalla legge Bertolini alla navigazione interna, noi chiedevamo che almeno la quarta parte fosse data al Tevere. Non rimangono di quella somma che 3 milioni soltanto, e per il Tevere non fu speso che un solo milione.

Non aspiriamo per ora a tornare ai tempi splendidi della Roma antica, quando il Tevere era frequente di navi e ricco di traffico, ma desideriamo che almeno la sua condizione attuale non sia peggiore di quella, che era al tempo del Governo pontificio, quando tuttavia da ponte Felice al mare era aperta la navigazione e quattro piroscafi facevano periodicamente il servizio.

Noi chiediamo all'onorevole ministro, che ha mostrato di avere a cuore la questione, che voglia sollecitamente provvedere. Dobbiamo rendere la navigazione al fiume glorioso. Roma deve avere libera e sgombra al mare la grande via delle acque. L'Italia nuova deve compiere questo suo dovere di civiltà verso la capitale e verso le regioni, che la circondano. (*Approvazioni*).

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

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** È un dovere, che certo incombe all'Italia, quello di ripristinare la navigazione del Tevere, e l'onorevole Baccelli sa che io l'altr'anno, quando si discuteva il bilancio, risposi al suo eloquente discorso su questo argomento, che era mia ferma intenzione che questo fine si dovesse raggiungere.

Alcune opere sono state fatte, ma egli ha lamentato che ve ne sono delle altre non fatte. Gli dirò che il fondo stanziato era insufficiente, e che esaminerò ciò, che si potrà fare, perchè eventualmente detto fondo possa essere aumentato.

Questo problema si collega all'altro, di cui feci cenno, giorni or sono, rispondendo all'onorevole Romanin-Jacur. Per certe opere forse la legge sulla navigazione interna, del 2 gennaio 1910, è insufficiente ed ha bisogno di nuovi provvedimenti.

Posso però assicurare l'onorevole Baccelli che la questione della navigazione del Tevere comincia ad interessare anche l'industria privata, perchè furono presentate proposte e domande di concessione.

L'argomento certo è grave e molto interessante; ed io ne solleciterò l'esame anche sotto questo punto di vista di eventuali concessioni, perchè potrebbe darsi che queste costituissero la forma per risolvere il grave problema.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 125 resta approvato nella somma di lire 200,000.

Capitolo 126. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale addetto alle opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili compresi nelle opere idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria, *per memoria*.

Capitolo 127. Sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua (articolo 6, comma *a*, della legge 22 dicembre 1910, n. 919 e lett. *a*, n. 2, della tabella *C* annessa alla legge medesima (*Spesa ripartita*), *per memoria*.

Capitolo 128. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale addetto alle opere di sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua, *per memoria*.

Capitolo 129. Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria dipendenti dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1 lettera *k*); 21 giugno 1906, n. 238 (articolo 2, lettera *a*); 29 dicembre 1907, n. 810 (articolo 1, lettera *a*) e 22 dicembre 1910, n. 919 (articolo 6, comma *b* e *d* e tabella *C* lettera *b*, n. 4 (parte) e 5, e lettera *d*, n. 9) (*Spesa ripartita*), lire 2,630,000.

Capitolo 130. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale addetto ai lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria, lire 170,000.

Capitolo 131. Sussidi per opere ai porti ed agli scali sui laghi e fiumi non parificati ai porti marittimi (articoli 100 e 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*), *per memoria*.

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

CORNAGGIA. Mi permetto di dispensare l'onorevole ministro dal darmi una risposta, perchè l'ha già data all'onorevole Rampoldi, che ha fatto una raccomandazione a proposito di questo argomento. Ma io la ripeto qui, al capitolo 131, perchè credo sia questa la sede più opportuna, piuttosto che quella su cui ha parlato l'onorevole Rampoldi, che l'ha fatta a un capitolo delle spese ordinarie.

Onorevole ministro, la prego di accogliere la raccomandazione di far esaminare con molta benevolenza e con sollecitudine il progetto, presentato dal Consorzio, per la costruzione del porto di Pavia.

Quella costruzione ha tutti gli auguri di riuscire bene e prontamente, in quanto che vi concorrono il Comune, il Consorzio e la Camera di commercio. D'altronde si tratta di una plaga industriale, e più che tutto si tratta del coronamento di un'antica canalizzazione che dall'aprirsi del porto di Pavia avrà sicuramente un grande sviluppo.

È un'opera che rappresenta un piccolo sacrificio, e che è destinata a portare sicuramente grandi frutti, e per questo la raccomando caldamente.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. È la stessa raccomandazione che fece ora l'onorevole Rampoldi, ed io mi riferisco alla risposta data allora.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, rimane approvato *per memoria* il capitolo 131.

Capitolo 132. Opere idrauliche di 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> categoria — Concorsi e sussidi a termini degli articoli 98 e 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173, nn. 2, 15 e 19 della legge 7 luglio 1902, n. 304, provvedimenti relativi al buon regime dei fiumi e torrenti e sussidi ad opere idrauliche in virtù dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F* (articolo 6, comma *c*, e tabella *C*, lettera *c*, n. 7 della legge 22 dicembre 1910, n. 919 e articolo 1 della legge 13 aprile 1911, n. 311 (*Spesa ripartita*), lire 1,000,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Oria.

D'ORIA. Onorevole ministro, le do grande lode di essersi preoccupato finalmente, nell'interesse dello Stato, di eliminare il grave pericolo, sempre crescente, per l'erario di quella che forse può dirsi, per taluno, speculazione, derivante dalle infinite domande di indennità all'Amministrazione dei lavori pubblici da parte dei proprietari del piano di Arcola, danneggiati dalle invasioni del fiume Magra a causa del ponte di Fornola sulla Parma-Spezia.

Ella, con lodevole pensiero, ha nominato una Commissione recentemente nell'intento di avvisare ai mezzi per far cessare queste continue pretese, che allo Stato hanno costato quasi un milione, e di cui molte ancora restano forse da liquidare. Ma io penso che la soluzione del problema più ovvia sia quella di affrettare i lavori di ar-

ginamento del fiume stesso, per cui il Consorzio del Magra, costituito in Sarzana fin dal 1903, ha ormai compiute tutte le operazioni del catasto geometrico particellare coi concorsi della provincia di Genova e dei comuni interessati, e per cui attende e sollecita il concorso dello Stato.

Ora occorre agevolare a quel Consorzio, nell'interesse di quella regione, e, soprattutto, nell'interesse della sua amministrazione, in tutti i modi lo studio del progetto, e, a suo tempo, l'esecuzione dei lavori di arginamento, a risparmio di nuovi e maggiori spese.

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

**COLONNA DI CESARÒ.** Mi limito a raccomandare all'onorevole ministro di porre speciale attenzione al problema della sistemazione dei torrenti che nella parte meridionale della provincia di Messina scorrono dalla montagna al mare.

Però voglio richiamare la sua attenzione su una circostanza particolare di questo problema.

Questi torrenti incontrano, prima di arrivare al mare, la ferrovia, che scorre parallelamente ad esso. Orbene, l'Amministrazione ferroviaria allorchè costruì questa linea, la costruì come una diga, nella quale, per economia, non ha fatto che pochissime luci, pochissimi ponti, tutti con luci strettissime, di guisa che, appena succede un temporale, la diga della ferrovia forma come un serbatoio, le acque si accumulano a monte di essa, e da queste acque raccolte vengono pericoli gravi e seri ai comuni che stanno là sotto.

Quest'anno c'è stata una alluvione, e si son dovuti tirar fuori gli abitanti dalle case e dai tetti, perchè le acque dei torrenti, straripando, avevano raggiunto un'altezza considerevole, allagando tutta la pianura circostante.

Vorrei quindi pregare l'onorevole ministro di prendere gli opportuni accordi con la direzione delle ferrovie, affinchè si provveda d'urgenza ad eliminare questo grave inconveniente, che si verifica troppo di frequente.

E non ho altro da dire.

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

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole D'Oria ha perfettamente ragione quando dice che la questione dei danni del torrente Magra aveva dato origine ad una

vera speculazione, per il grande numero di cause promosse allo Stato, e per l'enorme quantità di richieste d'indennità; ond'è che bisogna assolutamente provvedere per infrenare e possibilmente far cessare questo stato di cose.

L'onorevole D'Oria sa che al riguardo alcuni giorni fa mi è stata presentata una proposta; io la sto facendo esaminare, salvo a provvedere anche con altri modi alla eliminazione dell'inconveniente al quale egli ha accennato.

Accolgo poi la raccomandazione dell'onorevole Di Cesarò, il quale si preoccupa dei danni derivanti dal fatto che le acque di alcuni torrenti nella provincia di Messina non abbiano sufficiente sfogo attraverso la linea ferroviaria. Può darsi che nella costruzione della linea si sia incorsi in qualche errore; ad ogni modo, farò esaminare la questione.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 132 rimane approvato in lire 1,000,000.

**Capitolo 133.** Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale addetto alle opere idrauliche di 3<sup>a</sup>, 4<sup>a</sup> e 5<sup>a</sup> categoria, *per memoria*.

**Bonifiche.** — **Capitolo 134.** Opere di bonificazione di 1<sup>a</sup> categoria dipendenti dal testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, numero 195, e dalle leggi 7 luglio 1902, n. 333, 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1 lettera g), 5 aprile 1908, n. 126 (art. 1 lett. c); 24 dicembre 1908, n. 747 (art. 2); 30 giugno 1909, n. 407 (art. 1, lett. f); 13 luglio 1910, n. 466 (art. 51 e tabella A, lett. a, n. 7); 22 dicembre 1910, n. 919 (art. 1 comma 4), 13 aprile 1911, n. 311 (art. 1) e 20 giugno 1912, n. 712 (art. 1, lett. a) (*Spesa ripartita*) lire 9,500,000.

L'onorevole Camillo Mancini, iscritto a parlare su questo capitolo, non è presente.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Modica.

**MODICA.** Io debbo anzitutto ringraziare l'onorevole ministro, il quale, sciogliendo la promessa fattami nella discussione del precedente bilancio, diede principio ai lavori del progetto di bonifica in contrada Bucachemi in quel di Noto. E colgo l'occasione per domandare se è vero che quei lavori volgeranno presto alla fine, e se nel corrente anno si darà principio alle opere di bonifica.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Viazzi, in-

scritto pure a parlare su questo capitolo, non è presente.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Io credo che i lavori della bonifica di Bucchemi siano quasi ultimati, e assicuro in ogni modo l'onorevole Modica che solleciterò il loro compimento.

MODICA. Grazie!

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 134 resta approvato in lire 9,500,000.

Capitolo 135. Annualità da pagarsi per opere di bonificazioni già concesse ai Consorzi, in dipendenza della tabella II, del testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195 (*Spesa ripartita*), lire 1,145,572.67.

Capitolo 136. Annualità da pagarsi per opere di bonificazione concesse ai termini dell'articolo 2 della legge 20 giugno 1912, n. 712, lire 200,000.

Capitolo 137. Somme a disposizione dell'Amministrazione (leggi 22 marzo 1900, n. 195, 7 luglio 1902, n. 333 e 30 giugno 1909, n. 407) (*Spesa ripartita*), lire 1,065,427.33.

Capitolo 138. Concorso governativo nella spesa per i lavori d'incanalamento delle acque del nuovo Sbauzone (1° e 2° tronco) ed in quella per la riunione in unico collettore di tutti gli altri canali principali esistenti a Monte della strada dello Sperone nella bonifica delle Paludi di Napoli, di cui allo articolo 66 del testo unico di legge 22 marzo 1900, n. 195 (legge 4 aprile 1912, n. 297, articolo 4, lettera f) (*Spesa ripartita*), lire 315,000.

*Spese generali per le bonifiche*. — Capitolo 139. Indennità di alloggio agli ufficiali di bonifica e corrispondente soprassoldo giornaliero ai guardiani (*Spese fisse*), lire 30,000.

Capitolo 140. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche, lire 280,000.

Capitolo 141. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche (*Spese fisse*), lire 214,000.

Capitolo 142. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, numero 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche, lire 50,000.

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

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

*Strade comunali pel bonificamento dell'Agro romano*. — (Testo unico di legge 10 novembre 1905, n. 647, articolo 1, lettera h della legge 6 giugno 1907, n. 300, e articolo 1, lettera d della legge 5 aprile 1908, n. 126). — Capitolo 145. Costruzione di strade comunali occorrenti al bonificamento dell'Agro romano e retribuzione ai condannati impiegati nella costruzione delle medesime (articolo 35 della legge 10 novembre 1905, numero 647) (*Spesa ripartita*) lire 600,000.

*Opere marittime*. — Capitolo 146. Opere marittime dipendenti dalle leggi 14 luglio 1889, numero 6280; 17 giugno 1892, numeri 279 e 281; 2 agosto 1897, numero 349; 25 febbraio 1900, numero 56; 19 giugno 1902, numero 275; 27 dicembre 1903, numero 514; 13 marzo 1904, numero 102; 30 giugno 1904, numero 293; 8 luglio 1904, numero 351; 14 luglio 1907, numero 542; 12 giugno 1910, numero 297; 13 luglio 1910, numero 466 (articolo 49, lettera a e articolo 51 tabella A, lettera a, numero 4); 12 marzo 1911, numero 258 (articoli 1 e 2), 13 aprile 1911, numero 311 (articolo 1 e articolo 15, lettera m) e 4 aprile 1912, numero 297 (articolo 4, lettere g, h, i, k) (*Spesa ripartita*), lire 12 milioni e 400 mila.

PRESIDENTE. Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Cartia.

CARTIA. Onorevoli colleghi. Mi propongo di fare una breve, ma viva raccomandazione all'onorevole ministro dei lavori pubblici, riguardante la costruzione di alcune opere nella baia di Mazzarelli.

In quella ridente spiaggia esiste la borgata omonima che, certo, è destinata ad un notevole sviluppo commerciale, anche per la sua grande vicinanza alla Libia.

Essa è lo sbocco marittimo naturale dell'esteso ed ubertoso territorio di Ragusa, dove si trova lo zolfo nero, com'ella, onorevole Sacchi, genialmente ebbe a definire la pietra-pece, il cui sfruttamento dà lavoro a migliaia di operai.

Osservo intanto, onorevole Sacchi, che da diversi anni l'erario dello Stato ha anticipato lire 1,400 per la compilazione del progetto di massima, che dovrà servire di norma allo Stato ed al comune di Ragusa per le ulteriori determinazioni.

In verità, credevo di trovare al Ministero dei lavori pubblici qualche cosa di concreto, non tanto per gli anni di studio trascorsi, quanto per il denaro speso. Nell'ufficio invece non esiste altro che la liquidazione, col discarico di lire 500 rimaste.

E poichè mi risulta di essersi gentilmente telegrafato all'ufficio del Genio civile, così mi attendo una cortese parola di risposta; augurandomi che in un Governo illuminato non possa mancare la cosiddetta giustizia distributiva, che provvede ai bisogni dei grandi e dei piccoli centri; poichè tutti contribuiscono al bene ed alla grandezza della Patria.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Alì, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il ministro dei lavori pubblici a disporre la sollecita costruzione delle banchine di mezzogiorno nel porto di Trapani, la cui spesa è stata autorizzata nella somma di lire 600,000, con la legge 12 marzo 1904, n. 102 ».

**D'ALÌ.** Onorevole ministro, il porto di Trapani, come ella ben sa per averlo inteso da una Commissione recatasi da lei recentemente e da me presentata, trovasi in condizioni disastrose per mancanza assoluta di banchine.

Dieci o dodici anni addietro venne sentita la necessità della costruzione di banchine adeguate al traffico locale, tanto che nella legge del 1904 furono stanziati 600 mila lire a tale scopo, e altre somme furono aggiunte colla legge del 1907.

Mi dispiace di dover oggi rilevare che in tanti anni nulla ancora si è fatto, anzi le banchine che allora erano a disposizione del commercio, sono state diminuite, in quanto che circa 150 metri furono soppressi per le importazioni dall'estero e per uso esclusivo della dogana locale e circoscritte con recinto in ferro.

Ora necessita in modo assoluto la costruzione di altre banchine dal lato del mezzogiorno, e precisamente quelle così dette del Ronciglio. Di queste ne furono già costruite una piccola parte per l'estensione di circa 200 metri, dieci anni addietro, e furono adibite per uso di cantiere. Ma di cantiere non v'è che il solo nome, giacchè in quella località non si ritrova neppure una pietra.

Lo si è detto cantiere solo perchè l'appaltatore, che costruì il muraglione di difesa foranea, voleva adibirlo per la forma-

zione dei massi artificiali; riconosciuta in seguito la lontananza della località dal punto ove dovevano essere trasportati, si ricorse ad altro sito più conveniente. Quindi questo cantiere è rimasto inutilizzato; e non lo si crederebbe! dopo dieci anni ancora non è neppure collaudato, nè messo a disposizione del commercio.

Io chiedo all'onorevole ministro di farmi conoscere i motivi per cui questa località che varia da 1200 a 1500 metri quadrati, e che tanto utile potrebbe essere al commercio, si tiene ancora inutilizzata e neppure collaudata.

Vi sono da costruire anche varie altre banchine, il progetto di massima è già stato approvato e i progetti definitivi sono in corso di studio. Io spero dunque che l'onorevole ministro voglia darmi una parola di affidamento perchè questi lavori così urgenti e necessari alle nostre industrie e al nostro commercio siano presto iniziati.

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

**RIZZA.** Onorevole ministro, consenta che io richiami la sua benevola attenzione ancora una volta sullo scalo di Scoglitti in provincia di Siracusa, unico sbocco marittimo di cinque grossi centri della complessiva popolazione di circa 90,000 abitanti.

Fu tempo in cui quella spiaggia tuttochè scoperta e priva di alcun ridosso, rese segnalati servigi al commercio, proprio quando i vigneti furono prima danneggiati dalla crittogama e in seguito distrutti dalla fillossera. Animato dalla legge del 1907, numero 542, io ho fatto istanza per avere dal Governo il concorso del 50 per cento nella spesa; e colgo l'occasione per rendere pubbliche grazie all'onorevole ministro per la benigna accoglienza fatta alle mie preghiere che oggi rinnovo, perchè data la vicinanza della nuova colonia è a sperare che questo porto marittimo possa vedere attuato un commercio di esportazione e di transito.

Si tratta di un porto, nel quale due volte per settimana v'è l'approdo di piroscafi, in cui è sorto un faro e che è munito di gavittello o boa d'ormeggio.

Si sono, inoltre, prosciugati i laghi che lo rendevano malsano, sicchè quella località è divenuta una ridente stazione balnearia di Comiso e di Vittoria.

L'onorevole ministro dispose che l'ufficio del Genio civile di Siracusa redigesse il relativo progetto. Però questo provvedimento non è stato che un pio desiderio. Ora pre-

gherei l'onorevole ministro di volerne sollecitare l'esecuzione, affinché i voti ripetutamente espressi da quelle popolazioni siano finalmente soddisfatti. (*Bene!*)

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. All'onorevole Cartia posso dire che il Genio civile di Siracusa ha già completato il progetto per i lavori del porto di Mazzarelli; ma l'ispettore compartimentale ha suggerito delle variazioni, e perciò il progetto è stato rinviato al Genio civile perchè vi introduca le modificazioni suggerite.

Non dubiti l'onorevole Cartia che solleciterò la presentazione del progetto.

CARTIA. La ringrazio.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole D'Alì mi ha parlato per le banchine e per il cantiere del porto di Trapani.

Ricordo benissimo che quando vennero da me, accompagnati dall'onorevole D'Alì, i rappresentanti delle varie amministrazioni di Trapani a raccomandarmi questi lavori, essi mi fecero una viva dipintura delle condizioni in cui si trova quella città, perchè le speciali esigenze del suo commercio sono ostacolate dalla mancanza di spazio per lo scarico delle merci.

Mi ricordo anche che in quella circostanza mi si fece noto questo particolare, che, cioè, una parte di quello spazio era ancora adibito a deposito del sale.

Assicuro l'onorevole D'Alì che per le banchine del porto di Trapani si sta eseguendo il progetto. Rivolgerò le massime premure all'ufficio perchè ne affretti la presentazione, ricordandomi anche di tutte quante le raccomandazioni che mi fece quella Commissione e di cui oggi si è fatto interprete l'onorevole D'Alì.

L'onorevole Rizza ha parlato dello scalo di Scoglitti ed ha notato la nuova importanza da esso ha assunto.

L'esecuzione di tale opera è collegata ad una questione di ordine generale. Le regioni del Mezzogiorno hanno preso una nuova posizione non solamente per effetto del risorgimento che, fortunatamente, è già da molto tempo iniziato in quelle nobili provincie, per il fatto stesso della loro rigenerazione nell'unità italiana, ma anche per il recente fatto storico della conquista della Libia, per modo che sono venute a trovarsi in una posizione assolutamente nuova, la

quale merita certamente speciale considerazione.

Stia sicuro l'onorevole Rizza che solleciterò il progetto di lavori per lo scalo di Scoglitti.

RIZZA. La ringrazio.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, rimane approvato il capitolo 146 in lire 12,400,000.

Capitolo 147. Aumenti e miglioramenti delle grue e degli ormeggi e tonneggi, lire 30,000.

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

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

CONGIU. Mi permetto di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra uno stato di fatto che si verifica nel porto di Bosa. Non le parlo del progetto del nuovo porto, sul quale tante volte la intrattenni, perchè so che è già compiuto e che attende l'approvazione ministeriale, la quale sarà data appena venga eseguita la variante della linea ferrata già in costruzione. Le parlo d'un altro fatto.

Ogni anno il Genio civile fa il preventivo di quanto può occorrere per il rafforzamento del muraglione; ma ogni volta, e da parecchi anni, succede che le spese che vengono autorizzate dal Governo nel riparto generale non sono sufficienti per consolidare come si dovrebbe il muraglione. Quindi accade che quando vengono le forti mareggiate, nel mese di ottobre, il muraglione, appunto per non essersi potuto collegare con l'altro ramo estremo o rafforzare, viene ad essere distrutto. Perciò sono danari che si buttano.

Il Genio civile, al quale io feci dei rimarchi per questo stato di cose, mi fece conoscere che da parte del Ministero non si fornivano i fondi necessari; ed allora, onorevole ministro, una volta che il Genio civile fa la proposta di un piccolo aumento per poter collegare e rendere solido il muraglione non sia avaro e conceda questa somma, la quale può benissimo prelevare dallo stanziamento di questo capitolo.

E faccio un'altra osservazione. Mercè la lodevole cura dell'onorevole Sacchi fu autorizzata la costruzione di una banchina nel porto di Bosa. La banchina è quasi finita, ma occorrono dei lavori supplementari che se non si fanno ora in seguito porteranno una spesa maggiore e quindi è



necessario far capo a questo capitolo del bilancio per fornire la somma necessaria ai lavori di completamento.

Ed io confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà assecondare queste mie modeste raccomandazioni.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Congiu sa che io mi sono occupato del porto di Bosa sollecitando l'anno scorso l'appalto dei lavori; quindi non dubiti che mi informerò di queste nuove emergenze e cercherò di fare tutto quello che è possibile per la solidificazione ed il complemento dei lavori di quel porto.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 148 rimane approvato in lire 30,000.

Capitolo 149. Ampliamento dell'illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse, lire 10,000.

Capitolo 150. Costruzione e miglioramento di vie di accesso ai fari, lire 12,000.

Capitolo 151. Ampliamento e sistemazione di fabbricati dei fari, lire 10,000.

Capitolo 152. Studi di progetti per opere non ancora autorizzate da leggi — Spese di stampa e casuali pel servizio marittimo, lire 20,000.

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

RIZZONE. Lo scalo di Pozzallo a causa dell'aumentato traffico fu elevato con disposizione di legge alla terza classe. Con la conquista della Libia il suo commercio divenne ancora maggiore; cosicchè quel Consiglio comunale con nobile slancio e coll'unanime consenso della cittadinanza deliberò di costruire un porto in quella spiaggia.

Io prego quindi l'onorevole ministro di voler incaricare i suoi dipendenti, perchè colla maggiore sollecitudine possibile presentino un progetto di massima per le opere che si dovranno costruire, in modo che quella rappresentanza comunale possa conoscere quale onere dovrà assumere, e le giuste aspirazioni di quella popolazione possano essere contentate.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Terrò conto della raccomandazione dell'onorevole Rizzone per l'invio di un funzionario e per la preparazione di un progetto di massima per le opere occorrenti per il porto di Pozzallo.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 152 rimane approvato in lire 20,000.

*Sussidi per opere marittime*. — Capitolo 153. Sussidi per opere ai porti di 4<sup>a</sup> classe e per conservazione di spiagge (articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F e articolo 39 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con Regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095), lire 54,000.

*Spese generali per le opere marittime*. — Capitolo 154. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle opere marittime, lire 84,000.

Capitolo 155. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime (*Spese fisse*), lire 280,000.

Capitolo 156. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime, lire 70,000.

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

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

*Strade ferrate, tramvie, automobili*. — Capitolo 159. Anticipazione di spese per provvedimenti d'ufficio a norma degli articoli 255 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F e 16 della legge 16 giugno 1907, n. 549, *per memoria*.

Capitolo 160. Sovvenzione alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico (articolo 18 della legge 12 luglio 1908, n. 444), *per memoria*.

Capitolo 161. Sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie (articolo 20 della legge 12 luglio 1908, n. 444), lire 5,660,000.

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

MARAZZI. Il servizio automobilistico è sempre in aumento in Italia per ragioni a tutti note, ed io non posso che dar lode al ministro per aver sempre portato un aumento nei successivi bilanci al capitolo dei sussidi da darsi al servizio automobilistico, che oggi si aggira intorno alla cifra di cinque milioni e mezzo.

Tale stanziamento, però, è insufficiente, ed io rivolgerei viva preghiera al ministro di aumentarlo. Esso non basta, perchè molte regioni, le quali avevano progetti per ferrovie economiche e per tramvie, si sono accontentate di progetti relativi al servizio automobilistico; ed il bisogno è stato così sentito che comuni e provincie, dopo studi approfonditi in materia, hanno senza esitanza votato i sussidi.

Ma il guaio comincia quando si tratta di ottenere il sussidio chilometrico, perchè vi sono cinque uffici incaricati, ciascuno per la sua parte, di pronunziarsi in merito a questi servizi.

Ora vorrei pregare l'onorevole ministro di studiare il modo di semplificare alquanto le pratiche per la concessione di servizi automobilistici, perchè non vi è bisogno di lunghi studi.

Una volta che provincie e comuni danno i sussidi, è evidente già che la cosa è possibile e che non vi è alcun pericolo nell'attuazione. Lo avere questo gran numero di uffici importa un grandissimo tempo, uno scambio di carte tra un ufficio e l'altro, di modo che passano mesi e mesi senza che nulla si concluda.

Si va allora al Ministero, si fanno sollecitazioni, ed il ministro, con ottimo intendimento dice: « bene, si autorizzi l'impresa ad iniziare in via provvisoria il servizio ».

Ora tutto questo non farebbe una grinza, se la struttura economica del servizio automobilistico fosse basata solo su questa concessione, ma è basata anche sul sussidio chilometrico. Il dire quindi: fate pure! senza dare il sussidio, è come dire: non fate nulla.

Prego quindi il ministro di studiare una formula per la quale, pur salvaguardando tutti i diritti e tutte le prudenze per il servizio, si possano far pronunziare gli organi finanziari prima degli organi tecnici, e, quando gli organi finanziari si pronunziano favorevolmente, si possa dare il sussidio in via provvisoria.

Dando il permesso provvisorio, senza il sussidio, la cosa rimane un attestato di buona volontà, ma completamente sterile.

Apparteniamo ambedue, onorevole ministro, ad una provincia nella quale il servizio automobilistico va prendendo largo sviluppo e, perciò, sono persuaso che ella prenderà a cuore quanto le raccomando.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Benaglio.

BENAGLIO. Mi associo incondizionatamente alla raccomandazione del collega

Marazzi, non solo per le ragioni addotte da lui, ma per un motivo speciale, che l'onorevole ministro riconoscerà giustissimo, e cioè che la somma di lire 5,660,000 è già stata spesa, non solo, ma vi è un disavanzo di lire 1 milione e 655 mila.

Perciò raccomando vivamente all'onorevole ministro di provvedere.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero.

LUCIFERO. Purtroppo non posso associarmi agli egregi colleghi, perchè, invece di pregare di accescere la somma dei sussidi, devo rivolgere preghiera perchè sia data almeno risposta alla domanda di concessione di una linea automobilistica fra San Giovanni in Fiore e Cotrone.

Sono due domande che sono state fatte da due diverse imprese. E sinora non è stata data risposta alcuna. Ne ho già parlato all'onorevole ministro; ora gliene faccio diretta preghiera, ed ho finito.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Congiu.

CONGIU. In questi giorni, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, sono state dichiarate sussidiabili diverse linee automobilistiche della Sardegna.

Ella non ignora, onorevole ministro, quanto sia necessario questo servizio nella nostra isola. La prego quindi di affrettare le concessioni con la maggiore premura possibile.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Marazzi raccomanda che sia sollecitata l'istruttoria per la concessione dei servizi automobilistici. L'onorevole Marazzi sa bene che in questa forma di trasporti non siamo in arretrato; anzi ho accennato ieri che l'Italia ha un encomiabile primato sotto questo rapporto, e che nell'anno in corso saranno in esercizio diecimila chilometri di servizi automobilistici sussidiati.

L'onorevole Marazzi solleva la questione delle concessioni provvisorie. Ora le concessioni provvisorie si fanno a tutto rischio dei richiedenti e senza alcun impegno per la concessione del sussidio; se non vi fosse questa riserva, allora sarebbe inutile chiamare la concessione provvisoria.

Assicuro, in ogni modo, l'onorevole Marazzi, che l'ufficio competente cura di sollecitare il più possibile l'istruttoria per la concessione definitiva dei servizi, ed in specie di quelli autorizzati provvisoriamente; e se egli si riferisce all'istruttoria

della linea Crema-Milano posso assicurargli che l'istruttoria locale prescritta, dalle vigenti disposizioni è già ultimata ed io sottometterò immediatamente il progetto al voto del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Altrettanto dico all'onorevole Benaglio.

L'onorevole Lucifero mi sollecita la concessione della linea da San Giovanni in Fiore a Cotrone. L'istruttoria è in corso, e mi pare di avergliene scritto in proposito pochi giorni or sono.

Raccoglio pure la raccomandazione dell'onorevole Congiu per le linee automobilistiche della Sardegna, dove appunto per la scarsità delle ferrovie è tanto più urgente la concessione.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 161 rimane approvato in lire 5,660,000.

Capitolo 162. Spese di sorveglianza sulla costruzione di ferrovie concesse all'industria privata e di tramvie, lire 310,000.

*Spese non superiori a lire 30,000, iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale.* — Capitolo 163. Spese di stampa, copiatura di atti, premi agli agenti ed eventuali pel servizio delle ferrovie, tramvie, automobili e navigazione interna, lire 30,000.

*Opere in Roma - Università, Regia scuola politecnica e biblioteca nazionale in Napoli - Politecnico di Torino.* — Capitolo 164. Acquisto dell'area e costruzione del nuovo edificio del Ministero dei lavori pubblici (articoli 37 e 38 della legge 11 luglio 1907, n. 502 e articolo 1, lettera c della legge 30 giugno 1909, n. 407 e articolo 15, lettera d, della legge 13 aprile 1911, n. 311) (*Spesa ripartita*), lire 800,000.

Capitolo 165. Opere in Roma dipendenti dalle leggi: 2 luglio 1890, n. 6936; 20 luglio 1890, n. 6980; 28 giugno 1892, n. 299; 6 agosto 1893, n. 458; 14 gennaio 1897, n. 12; 25 febbraio 1900, n. 56; 27 dicembre 1903, n. 514; 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1, lettere b, c, d); 6 giugno 1909, n. 300, 11 luglio 1907, n. 502 (articolo 1, lettere a e b), 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 1, lettere a e b); 13 aprile 1911, n. 311 (articolo 15, lettere a, b, c), e 4 aprile 1912, n. 297 (articolo 4, lettere l ed m) (*Spesa ripartita*), lire 9,733,000.

Capitolo 166. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle opere in Roma, lire 40,000.

Capitolo 167. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere in Roma (*Spese fisse*), lire 65,000.

Capitolo 168. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile, in servizio delle opere in Roma, lire 37,000.

Capitolo 169. Assegni mensili al personale avventizio in servizio delle opere in Roma (*Spese fisse, per memoria*).

Capitolo 170. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio delle opere in Roma, *per memoria*.

Capitolo 171. Ampliamento, sistemazione ed arredamento dell'Università di Napoli e degli istituti dipendenti, compresi l'edificio universitario di San Marcellino e la Regia Scuola politecnica (leggi 30 luglio 1896, numero 339; 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1, lettera e); 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 14) e 4 aprile 1912, n. 297 (articolo 4, lettera n) (*Spesa ripartita*), lire 465,000.

Capitolo 172. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio dei lavori di ampliamento, sistemazione ed arredamento della Università di Napoli e istituti dipendenti, lire 10,000.

Capitolo 173. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di ampliamento, sistemazione ed arredamento della Università di Napoli e istituti dipendenti (*Spese fisse*), lire 15,000.

Capitolo 174. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66 al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di ampliamento, sistemazione ed arredamento della Università di Napoli e istituti dipendenti, lire 10,000.

Capitolo 175. Sistemazione della Biblioteca nazionale di Napoli (legge 4 aprile 1912, n. 297 (art. 4, lett. c) (*Spesa ripartita*), lire 175,000.

Capitolo 176. Contributo dello Stato nella spesa per la costruzione dei nuovi edifici da erigersi a sede del Regio Politecnico di Torino (legge 4 aprile 1912, n. 297 (art. 4, lettera p) (*Spesa ripartita, per memoria*).

*Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna.* — Capitolo 177. Opere di correzione dei corsi d'acqua e di bonificazione dell'isola di Sardegna autorizzate dalle leggi 2 agosto 1897, n. 382, 7 luglio 1902, n. 333,

28 luglio 1902, n. 342, modificate dalla legge 14 luglio 1907, n. 562 e dall'articolo 1, lettera *g*, della legge 30 giugno 1909, n. 407 e dalla legge 25 giugno 1912, n. 712, (articolo 1, lettera *c*) (*Spesa ripartita*), lire 1,320,000.

Capitolo 178. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna, lire 10,000.

Capitolo 179. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna (*Spese fisse*), lire 20,000.

Capitolo 180. Indennità fisse mensili, trasferite, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile, in servizio delle opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna, *per memoria*.

*Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele.*

— Capitolo 181. Costruzione ed esercizio dell'Acquedotto pugliese e rimboschimento del bacino idrologico del Sele e spese varie inerenti alla tutela della silvicoltura del bacino medesimo (leggi 26 giugno 1912, n. 245 e 8 luglio 1904, n. 381) (*Spesa ripartita*), lire 7,106,000.

Capitolo 182. Indennità fisse mensili e competenze diverse al personale ordinario dell'Amministrazione centrale del Genio civile e forestale addetto ai lavori di rimboschimento del bacino idrologico del Sele, *per memoria*.

Capitolo 183. Assegni mensili al personale addetto alla vigilanza del bacino idrologico del Sele (*Spese fisse*), lire 12,000.

Capitolo 184. Indennità di trasferite, sussidi e competenze diverse al personale addetto alla vigilanza del bacino idrologico del Sele, lire 2.000.

Capitolo 185. Spese per la somministrazione gratuita d'acqua ad alcuni comuni delle Puglie per il periodo di tempo precedente l'apertura all'esercizio dei vari tratti dell'Acquedotto pugliese, giusta l'articolo 3 della legge 4 aprile 1912, n. 256, lire 300,000.

*Opere nella Basilicata.* — Capitolo 186. Sistemazione idraulica montana e di pianura dei corsi d'acqua nella Basilicata (legge 21 marzo 1904, n. 140, articolo 46) (*Spesa ripartita*), lire 400,000.

Capitolo 187. Lavori di costruzione, sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali nella Basilicata (leggi 3 luglio 1912, n. 297 e 9 luglio 1908, n. 445, articolo 10) (*Spesa ripartita*), lire 610,000.

Capitolo 188. Strade provinciali sovvenute nella Basilicata (leggi 3 luglio 1902, n. 297; 21 marzo 1904, n. 140, articolo 51, lettera *a*, e 9 luglio 1908, n. 445) (*Spesa ripartita*), lire 940,000.

Capitolo 189. Strade comunali obbligatorie da ultimare e sistemare nella Basilicata (leggi 31 maggio 1904, n. 140 (articolo 51, lett. *b*) e 9 luglio 1908, n. 445, (art. 11, lett. *a*) (*Spesa ripartita*), lire 400,000.

Capitolo 190. Strade da costruire e sistemare per allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati nella Basilicata (leggi 31 marzo 1904, n. 140 (art. 51, lett. *c*) e 9 luglio 1908, n. 445 (art. 11, lett. *b*) (*Spesa ripartita*), lire 600,000.

Capitolo 191. Lavori di consolidamento delle frane, risanamento degli abitati e fornitura di acqua potabile nella Basilicata (leggi 31 marzo 1904, n. 140 (art. 56) e 9 luglio 1908, n. 445 (art. 11, lett. *c*) (*Spesa ripartita*), lire 400,000.

Capitolo 192. Costruzione di un fabbricato in Potenza a sede degli uffici pubblici governativi (leggi 9 luglio 1908, n. 445 (articolo 12) e 4 aprile 1912, n. 297 (art. 4, lettera *q*) (*Spesa ripartita*), lire 250,000.

Capitolo 193. Bonifiche nella Basilicata (legge 7 luglio 1912, n. 333) (*Spesa ripartita*), lire 670,000.

Capitolo 194. Spese pel Commissariato civile della Basilicata (legge 31 marzo 1904, n. 140, art. 59) (*Spesa ripartita*), lire 40,000.

Capitolo 195. Imprevisti per le opere della Basilicata (legge 31 marzo 1904, n. 140, art. 59) (*Spesa ripartita*), lire 50,000.

*Spese generali per le opere nella Basilicata.* — Capitolo 196. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche e al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle opere nella Basilicata, lire 140,000.

Capitolo 197. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile addetto al servizio delle opere nella Basilicata (*Spese fisse per memoria*).

Capitolo 198. Indennità fisse mensili, trasferite, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile addetto al servizio delle opere nella Basilicata, *per memoria*.

Capitolo 199. Spese casuali inerenti ai lavori nella Basilicata, *per memoria*.

*Opere nelle provincie calabresi.* — Capitolo 200. Lavori di sistemazione e miglio-

ramento di ponti e strade nazionali nelle provincie calabresi (legge 30 giugno 1904, n. 293, articolo 1, lettera f) (*Spesa ripartita*), lire 50,000.

Capitolo 201. Opere stradali nelle provincie calabresi (leggi 3 luglio 1902, n. 297, 30 giugno 1904, n. 293, 25 giugno 1906, n. 255, 19 luglio 1907, n. 549 e 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 1, lettera h e articolo 11) (*Spesa ripartita*), lire 960,000.

Capitolo 202. Manutenzione delle opere stradali provinciali nelle provincie calabresi ai sensi dell'articolo 34 della legge 25 giugno 1906, n. 255 (articolo 32 della legge), lire 30,000.

Capitolo 203. Strade comunali obbligatorie già iniziate da ultimare e sistemare nelle provincie calabresi (leggi 25 giugno 1906, n. 255, 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 6) e 30 giugno 1908, n. 202 (articolo 4) (*Spesa ripartita*), lire 710,000.

Capitolo 204. Strade comunali occorrenti ad allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati nelle provincie calabresi (leggi 25 giugno 1906, n. 255) (*Spesa ripartita*), lire 130,000.

Capitolo 205. Strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie, agli approdi dei piroscafi postali ed ai porti nelle provincie calabresi (legge 25 giugno 1906, n. 255) (*Spesa ripartita*), lire 230,000.

Capitolo 206. Manutenzione delle opere stradali comunali nelle provincie calabresi costruite ai sensi dell'articolo 35 della legge 25 giugno 1906, n. 255 (articolo 32 della legge), lire 30,000.

Capitolo 207. Sistemazione idraulica montana e di pianura dei corsi d'acqua nelle provincie calabresi (legge 25 giugno 1906, n. 255) (*Spesa ripartita*), lire 415,000.

Capitolo 208. Opere di bonificazione nelle provincie calabresi, testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195, e leggi 7 luglio 1902, n. 333, 25 giugno 1906, n. 255 e 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lettera g) (*Spesa ripartita*), lire 480,000.

Capitolo 209. Opere marittime nelle provincie calabresi, leggi 14 luglio 1889, n. 6280, 13 marzo 1904, n. 102, 25 giugno 1906, n. 255, 14 luglio 1907, n. 542 e 13 luglio 1910, n. 466 (articolo 49, lettera b e articolo 51 e tabella A, lettera a, nn. 6 e 8) e 4 aprile 1912, n. 297 (art. 4, lettera r) (*Spesa ripartita*), lire 685,000.

Capitolo 210. Consolidamento di frane minaccianti abitati nelle provincie calabresi (leggi 25 giugno 1906, n. 255 e 9 luglio 1908,

n. 445, art. 38 e 39) (*Spesa ripartita*), lire 720,000.

*Spese generali per le opere nelle provincie calabresi.* — Capitolo 211. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile ed a quello di custodia delle bonifiche in servizio nelle provincie calabresi, lire 300,000.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero.

LUCIFERO. Mi permetto di ripetere all'onorevole ministro la preghiera che gli ho già rivolto nel mio discorso in occasione della discussione generale, e cioè che gli uffici del Genio civile della Calabria, e specialmente quello di Catanzaro, siano tenuti col numero di funzionari voluto dai regolamenti, e che il personale sia mutato il meno possibile,

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. Le ho già risposto ieri in proposito.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 211 rimane approvato in lire 300,000.

Capitolo 212. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio nelle provincie calabresi (*Spese fisse*), lire 60,000.

Capitolo 213. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio nelle provincie calabresi, per memoria.

Capitolo 214. Sussidi per la ricostruzione o riparazione degli edifici di uso pubblico non appartenenti allo Stato nei comuni danneggiati dal terremoto del 1905 e del 1907 ed in quelli di cui all'articolo 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 — Lavori di costruzione del palazzo di giustizia di Catanzaro e di una caserma a Monteleone Calabro e lavori di riparazione degli edifici carcerari e delle scuole di proprietà comunale gravemente danneggiate per effetto del terremoto del 1905 nelle provincie calabresi, ai sensi dell'articolo 52 della legge 13 luglio 1910, n. 466 (*Spesa ripartita*), lire 200,000.

*Opere nelle provincie venete e di Mantova.* — *Opere idrauliche.* — Capitolo 215. Opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili delle provincie venete e di Mantova compresi negli elenchi delle opere idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria (Legge 2 gennaio 1910, n. 9, art. 35) (*Spesa ripartita*), lire 300,000.

Capitolo 216. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale addetto alle opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili delle provincie ve-

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

Capitolo 217. Sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua delle provincie venete e di Mantova (articolo 6, comma *a* della legge 22 dicembre 1910, n. 919 e lettera *a*, n. 1, della tabella *C* annessa alla legge medesima (*Spesa ripartita*), *per memoria*.

Capitolo 218. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale addetto alle opere di sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua nelle provincie venete e di Mantova, *per memoria*.

Capitolo 219. Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria nelle provincie venete e di Mantova, in dipendenza delle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1, lettera *k*), 21 giugno 1906, n. 238 (articolo 2, lettera *a*), 5 maggio 1907, n. 257 (articolo 15); 29 dicembre 1907, n. 810 (articolo 1, lettera *a*) e 22 dicembre 1910, n. 919, articolo 6, comma *b* e *d* e tabella *C*, lettera *b*, numeri 3 e 4 — in parte — e lettera *d*, n. 8) (*Spesa ripartita*), lire 4,453,500.

Capitolo 220. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale addetto ai lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria nelle provincie venete e di Mantova, lire 80,000.

Capitolo 221. Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria nelle provincie venete e di Mantova. Concorsi e sussidi a termini degli articoli 98 e 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173, nn. 2, 15 e 19 della legge 7 luglio 1902, n. 304, provvedimenti relativi al buon regime dei fiumi e torrenti e sussidi ad opere idrauliche in virtù dell'articolo 324 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F* (articolo 6, comma *c* e tabella *C*, lettera *c*, n. 6 della legge 22 dicembre 1910, n. 919) (*Spesa ripartita*), lire 300,000.

Capitolo 222. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile addetto alle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria nelle provincie venete e di Mantova, *per memoria*.

*Spese non superiori a lire 30,000 iscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge sulla contabilità generale.* — Capitolo 223. Spese d'impianto pel servizio idrografico e mareografico nelle provincie Venete e di Mantova, lire 15,000.

*Bonifiche.* — Capitolo 224. Opere di bonificazione nelle provincie venete e di Mantova in dipendenza del testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195 e delle leggi 7 luglio 1902, n. 333, 6 giugno 1907, n. 300, (art. 1, lettera *g*) e 30 giugno 1909, n. 407 (art. 1, lettera *f*) (*Spesa ripartita*), *per memoria*.

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

HIERSCHEL. Io le rivolgo, onorevole ministro, soltanto una breve domanda.

Con la legge di storno n. 1280, sono state tolte lire 1,900,000 dal fondo destinato alle bonificazioni delle provincie Venete e di Mantova. E, se ricordo bene, nella discussione di questo disegno di legge, all'onorevole Morpurgo, che giustamente se ne preoccupava, ella rispondeva che non sarebbero stati ritardati quei lavori.

Ora, invece, a questo capitolo 224 « Bonificazioni nelle provincie Venete e di Mantova » non vi è nessuno stanziamento, e il capitolo è soltanto iscritto *per memoria*. Viceversa al capitolo 134 vi sono 9 milioni e mezzo, ma questi sono per bonificazioni in tutte le provincie d'Italia, eccettuate quelle del Veneto e di Mantova.

E qui a pagina 7 dello stato di previsione è detto che « nel gruppo bonifiche è risultato necessario dotare soltanto capitoli del personale, non presentandosi il bisogno di ulteriori stanziamenti per le opere, rispetto alle quali si hanno abbondanti residui ».

Ma ora, dopo questa legge di storno, residui non ve ne sono quasi più; stanziamenti non ne sono fatti; e quindi, io domando: per le provincie Venete e di Mantova come si provvederà alla esecuzione delle bonificazioni? La cosa è tanto importante che io confido di ottenere una favorevole risposta, nel senso che le bonificazioni progettate verranno al più presto eseguite.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Io debbo richiamare qui all'onorevole Hierschel quello che già dissi all'onorevole Pietravallo, che cioè gli storni della legge approvata dalla Camera non sono fatti perchè non si voglia fare, ovvero per sottrarre i fondi ai lavori per cui furono autorizzati, ma soltanto per valersi dei fondi disponibili su alcuni capitoli per provvedere ai pagamenti che si prevede occorreranno entro l'esercizio in corso.

Ma, non dubiti l'onorevole Hierschel, che non saranno ritardate assolutamente le opere di bonifica, e che questo non porterà ostacolo a che si provveda che siano appaltate le opere, quando si possa, indipendentemente da quello storno.

PRESIDENTE. Se non vi sono altre osservazioni, il capitolo 224 s'intende così approvato, *per memoria*.

*Spese generali per le bonifiche.* — Capitolo 225. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie Venete e di Mantova, lire 5,000.

Capitolo 226. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie Venete e di Mantova (*Spese fisse*), lire 10,000.

Capitolo 227. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche, nelle provincie Venete e di Mantova, *per memoria*.

*Opere marittime.* — Capitolo 228. Opere marittime nelle provincie Venete in dipendenza delle leggi 14 luglio 1889, n. 6280; 13 marzo 1904, n. 102 e 14 luglio 1907, n. 542 (*Spesa ripartita*), lire 2,775,000.

*Spese generali per le opere marittime.* — Capitolo 229. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle opere marittime nelle provincie Venete, lire 5,000.

Capitolo 230. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime nelle provincie Venete (*Spese fisse*), lire 20,000.

Capitolo 231. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime nelle provincie Venete, *per memoria*.

*Edifici universitari.* — Capitolo 232. Costruzione ed arredamento degli edifici per gli insegnamenti delle discipline idrauliche e loro applicazione presso la Regia scuola di applicazione per gli ingegneri di Padova (articolo 6, comma e, in parte, e tabella C, lettera e, n. 11 della legge 22 dicembre 1910, n. 919) (*Spesa ripartita*), lire 100,000.

*Spese in dipendenza di alluvioni, piene e frane.* — Capitolo 233. Consolidamento di frane minaccianti gli abitati, cui provvede direttamente lo Stato, escluse le provincie

di Basilicata e Calabria (tabella D, ed articolo 62, lettera a, della legge 9 luglio 1908, n. 445, e articolo 15, lettera l (n. 1) della legge 13 aprile 1911, n. 311) (*Spesa ripartita*) lire 450,000.

PRESIDENTE. Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Ciacci.

CIACCI. In verità l'onorevole Sacchi è stato l'unico ministro che si sia occupato del lavoro ampio e coscienzioso compiuto dalla Commissione ministeriale per la Maremma. Io gli sono gratissimo di ciò, e voglio sperare che i provvedimenti di Governo da lui promossi siano quanto prima attuati.

Però tra i provvedimenti proposti a beneficio della Maremma dalla suddetta Commissione ve ne sono alcuni che hanno carattere di assoluta urgenza: così che su di essi sono obbligato a richiamare brevisimamente l'attenzione dell'onorevole ministro. Infatti sin dall'11 marzo 1911 la Commissione, depositando al Ministero la sua relazione, dichiarava come fosse *urgente* provvedere al consolidamento di molte frane che minacciano seriamente molti paesi della provincia di Grosseto.

Nel solo mio Collegio vi sono cinque o sei paesi che si trovano in queste tristi condizioni. Dirò solo di quelli che per il maggior pericolo che li minaccia, richiamano sopra tutti la mia attenzione: e sono i paesi di Arcidosso, di Vallerona, di Cana, di Roccalbegna e di San Giovanni delle Contee. Tutte le volte che io mi reco in quei luoghi, specialmente a S. Giovanni ed a Vallerona, vedo le frane sempre più avvicinarsi a quegli abitati. Nel paese di Vallerona vi sono già molte case cadute, alcune già abbandonate.

Avendo chiesto al Ministero che cosa s'intendeva di fare per ovviare a possibili e non improbabili disastri, mi fu promesso di mandare su i luoghi una Commissione tecnica che riferisse ulteriormente in modo più preciso e dettagliato di quanto non avesse potuto fare la Commissione pro-maremma. So che tale Commissione andò a visitare i posti, e che ne riferì, or sono molti mesi, al Ministero. Però, mentre le frane camminano, non camminano affatto gli aspettati provvedimenti! Quindi è che io invoco in proposito dall'onorevole ministro un provvedimento sollecito, che valga a rassicurare quelle popolazioni, che per tanti rispetti meritano la sua benevola attenzione.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Appena sarà presentata la relazione dalla Commissione ricordata dall'onorevole Ciacci e se ne conosceranno i risultati, si vedrà quello che convenga fare.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 233 rimane approvato nella somma di lire 450,000.

Capitolo 234. Spostamento degli abitati, comprese le provincie di Basilicata e di Calabria (tabella *E* e articolo 62, lettere *b* e *c* della legge 9 luglio 1908, n. 445 e articolo 15, lettera *l* (nn. 2 e 3) della legge 13 aprile 1911, n. 311) (*Spesa ripartita*), lire 300,000.

Capitolo 235. Spese di personale e imprevidi per i lavori di consolidamento e trasferimento di abitati compresi nelle tabelle *D* ed *E* della legge 9 luglio 1908, n. 445, (articolo 62, lettera *d* della medesima e articolo 15, lettera *l* (n. 4) della legge 13 aprile 1911, n. 311) (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 236. Bonificamento della bassa zona di Pozzuoli (legge 13 aprile 1911, n. 311, articolo 15, lettera *f*) (*Spesa ripartita*) lire 300,000.

Capitolo 237. Contributo dello Stato nel pagamento delle annualità dei mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti a comuni e privati danneggiati da alluvioni e frane (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 238. Contributo dello Stato nel pagamento delle annualità dei mutui concessi ai privati per la costruzione di case nei nuovi centri abitati (articolo 75 della legge 9 luglio 1908, n. 445) (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 239. Contributo dello Stato nel pagamento delle annualità del mutuo concesso al comune di Brisighella (Ravenna) (legge 13 aprile 1911, n. 311, articolo 21), lire 4,000.

Capitolo 240. Lavori di riparazione di strade nazionali resisi necessari in conseguenza di alluvioni, piene e frane e opere di difesa delle strade stesse contro le corrosioni dei fiumi e dei torrenti (leggi 7 luglio 1901, n. 341; 3 luglio 1902, n. 298; 8 luglio 1903, n. 311; 7 luglio 1904, n. 313; 29 dicembre 1904, n. 674; 29 dicembre 1907, numero 810 (articolo 1, lettera *d*) e 24 dicembre 1908, n. 747 (art. 1) e 13 aprile 1911, n. 311 (art. 15, lett. *g*), Regio decreto 21 dicembre 1911, n. 1471 (art. 1, lett. *a*) e legge 4 aprile 1912, n. 997 (art. 4, lett. *s*) (*Spesa ripartita*), lire 1,100,000.

Capitolo 241. Sussidi a privati e ad istituti pubblici di beneficenza in luogo di mutui di cui all'articolo 6 del Regio decreto

21 dicembre 1911, n. 1471 (articolo 7 del decreto stesso e articolo 2 della legge 12 luglio 1912, n. 722) (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 242. Sussidi per opere di difesa degli abitati e delle opere stradali provinciali e comunali contro le frane e la corrosione dei fiumi e torrenti per il ripristino delle opere stesse e di quelle idrauliche distrutte o danneggiate dalle alluvioni, piene e frane. (Fondo riunito in dipendenza dell'articolo 7 della legge 19 luglio 1909, n. 507 — Legge 22 dicembre 1910, n. 919, articolo 6, comma *e*, in parte, e tabella *C*, lett. *e*, numero 12 e 4 aprile 1912, n. 297, articolo 4, lett. *a*) (*Spesa ripartita*), lire 840,000.

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

CAVAGNARI. Onorevole ministro, durante la discussione dello scorso bilancio, io ho richiamato l'attenzione del Governo sopra un torrente, che, per non fare torto al suo nome, è irrequieto e minaccia, ad ogni occasione che si presenta propizia, le abitazioni disseminate lungo la Valle dell'Aveto (tale è il nome che porta anche il torrente), le quali bene spesso lo vedono, non solo uscire, poco onestamente, dal suo letto (*Viva ilarità*), ma anche invadere il domicilio e il letto altrui. (*Ilarità*).

Là cosa, per quanto si presti a qualche frase amena, è tutt'altro che consolante! Quelle popolazioni più di una volta furono proprio minacciate, ed ebbero anche danni di qualche rilievo. Ed il pericolo non è scemato dipoi, sicchè occorre portarvi rimedio.

Ella, onorevole ministro, sa che le acque montane (si tratta di 800 e più metri di altezza a cui è situata quella valle nella parte piana) sono dotate, come gli abitanti, di una robustezza eccezionale, più di quelle che, venendo giù verso il piano, si rammoliscono, dirò così, (*Viva ilarità*) negli ambienti meno ossigenati.

Dunque io vorrei, onorevole ministro, che, come io feci l'anno scorso tesoro delle sue promesse, ella facesse quest'anno tesoro delle mie raccomandazioni. E dico tesoro, nel senso che volessa trovare presso il suo collega del medesimo (*Ilarità*) equanime, buona accoglienza, per venire in aiuto di quelle popolazioni. Esse proprio lo meritano, e non è il caso di lasciarle in continua apprensione. Esse sono in condizioni già abbastanza disagiate e le chiamerei quasi disertate, perchè lontane da ogni centro e da ogni beneficio dell'urbanesimo.



Soccorriamole in quelle lontane regioni, tanto più che sono di poco peso alla patria; mentre, a dire il vero, la servono sotto ogni rapporto e col contributo personale e col contributo reale, per quelle poche sostanze che hanno.

PRESIDENTE. È diventata una frase rettorica il ministro del tesoro!... Come se fosse padrone di dar somme quanto vuole! (*ilarità*).

CAVAGNARI. Eh!... Non è una frase rettorica.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Farò tesoro delle raccomandazioni dell'onorevole Cavagnari.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 242 rimane approvato nella somma di lire 840,000.

Capitolo n. 243. Concorso straordinario dello Stato nella ricostruzione e nel consolidamento di opere stradali provinciali, distrutte o danneggiate dalle frane, alluvioni o piene nelle provincie di Campobasso, Chieti, Palermo e Potenza (art. 1, lett. *i* della legge 29 dicembre 1907, n. 810) (*Spesa ripartita*), lire 100,000.

Capitolo n. 244. Concorso dello Stato nella spesa per la ricostruzione del ponte della Priula, lungo la strada da Treviso a Udine, danneggiato dalle piene del Piave (legge 4 aprile 1912, numero 297, art. 4, lett. *t*) (*Spesa ripartita*), lire 200,000.

Capitolo n. 245. Sistemazione dei torrenti che attraversano l'abitato di Modica in provincia di Siracusa (art. 3 della legge 8 luglio 1903, n. 311, art. 4 della legge 3 luglio 1904, n. 313, e art. 6, comma *e*, in parte, e tabella *C*, lett. *e*, n. 10, della legge 22 dicembre 1910, n. 919) (*Spesa ripartita*), lire 60,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Rizzone.

RIZZONE. Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, la Camera, dopo un terribile nubifragio che colpì Modica e che cagionò la morte di 111 miei concittadini, votò una legge per la quale i lavori di sistemazione di quei torrenti, furono classificati in prima categoria, cioè tra quelli da farsi a spese dello Stato. Sono trascorsi ormai dieci anni; e, tra per le contestazioni sorte, come per le lungaggini burocratiche, non si sono completati i lavori che di soli tre lotti. Siamo ora al quarto lotto, e già sono sorte nuove difficoltà: ragione per cui ho chiesto di parlare.

Le difficoltà sono d'ordine tecnico e di ordine finanziario. Quanto alle prima, dirò

che, dopo diverse fasi subite dal progetto del quarto lotto, l'onorevole Sacchi, a mia preghiera, mandò a Modica un ingegnere superiore, il quale riferì che si poteva benissimo coprire l'alveo del quarto lotto, purchè si fosse lasciato libero lo spazio di una ventina di metri nel punto in cui confluiscono i due torrenti. E l'ingegnere suddetto presentò un progetto analogo, del quale chiedo l'esecuzione.

Riguardo alle difficoltà d'ordine finanziario, il ministro richiese al municipio di Modica lire 64,000 per spese previste nel progetto del quarto lotto, e lire 95,000 per quelle sostenute per terzo.

Per la prima parte mi limito a dire che il ministro fece eseguire il progetto, e pagò l'assuntore senza che il municipio di Modica fosse stato interpellato.

Crede l'onorevole Sacchi, che è anche un valente giurista, che quel municipio possa essere obbligato a rimborsare una somma spesa senza il suo consenso ed anche a sua insaputa? Io credo di no; e nutro fiducia che, anche per questa parte, l'onorevole ministro mi darà ragione.

Per la seconda questione, quella cioè che concerne le lire 95,000, debbo osservare che il Consiglio di Stato diede parere favorevole perchè la fognatura, che non esisteva, fosse fatta a spesa dello Stato. D'altra parte, la somma stanziata in bilancio, come mi scrisse cortesemente l'onorevole ministro, basta tanto alla spesa preventivata per il quarto lotto, quanto a quella spesa per il terzo. E infine la Camera e l'onorevole Sacchi devono tener presenti le difficilissime condizioni finanziarie in cui versa il comune di Modica che, vivendo solo di balzelli, ha speso più di due milioni per l'illuminazione elettrica e per l'acqua potabile.

Stando così le cose, la Camera ed il ministro comprenderanno che il municipio di Modica non può pagare nemmeno la centesima parte di questo gli venne chiesto. Questa incresciosa questione si dibatte da ben undici mesi e tiene in gravissima agitazione la popolazione di Modica: perchè i lavori da farsi sono nel cuore della città, e rispondono ai suoi più impellenti bisogni. Del resto ricordo all'onorevole Sacchi che egli ha con me un impegno d'onore; (*Oh! oh!*) e sono sicuro che lo manterrà.

Nel mese di dicembre mi scrisse una lettera colla quale mi prometteva che nelle vacanze avrebbe proposto al Consiglio dei ministri la leggina da me raccomandata. Io quindi faccio appello alla equità dell'o-

norevole Sacchi, perchè con la maggiore sollecitudine possibile presenti al Consiglio dei ministri la leggina promessami colla quale il Ministero rinuncia alla somma richiesta e assume la spesa necessaria per la copertura di quei torrenti.

In tal modo il Governo completerà un atto di solidarietà nazionale così nobilmente iniziato dalla Camera, la quale votò la legge con cui tutta la spesa necessaria per i torrenti di Modica fu posta a carico dello Stato.

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

**SACCHI, ministro dei lavori pubblici.** L'onorevole Rizzone sa che mi sono interessato in seguito alle sue vive preghiere delle difficoltà da risolvere per la copertura dei torrenti di Modica che attraversano l'abitato.

Vi sono stati molti studi e divergenze d'ordine tecnico e l'onorevole Rizzone sa che vi erano dei pareri del Consiglio superiore assolutamente contrari alla copertura; e fu appunto per queste divergenze d'ordine tecnico che io ho mandato un ispettore ad esaminare e studiare sul posto il problema. Il predetto funzionario mi ha riferito modificando in parte l'opinione dapprima manifestata dai tecnici intorno alla copertura e cioè esprimendo l'opinione che si potesse anche coprire il quarto lotto.

Io rinnovo l'assicurazione all'onorevole Rizzone che non mi ricuso di ritornare sulla questione e di sottoporla ai miei colleghi; e sarò lieto se, per la parte che mi riguarda, potrò giungere ad una soluzione che accenti l'onorevole Rizzone e la popolazione di Modica.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 245 rimane approvato nella somma di lire 60,000.

**Capitolo 246.** Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale addetto ai lavori di sistemazione dei torrenti che attraversano l'abitato di Modica in provincia di Siracusa, *per memoria*.

**Capitolo 247.** Sussidi alle opere di difesa degli abitati, a quelle stradali ed idrauliche provinciali, comunali e consortili, alle opere di ripristino degli edifici pubblici rese necessarie in conseguenza dei nubifragi, delle alluvioni e delle mareggiate dell'estate-autunno 1911, nelle provincie di Sondrio, Como, Genova e Porto Maurizio, per il comune di Perinaldo, Napoli, Cagliari e Sassari (art. 1 del Regio decreto 21 dicembre 1911, n. 1471, e art. 2 della legge 12 luglio 1912, n. 772) (*Spesa ripartita*), lire 250,000.

*Spese per riparazione dei danni dell'eruzione del Vesuvio dell'aprile 1906.* — Capitolo 248. Riparazione di danni, sistemazione idraulica e forestale dei torrenti situati nella plaga vesuviana, compimento e manutenzione provvisoria della bonifica dei torrenti di Somma e Vesuvio (Tabelle E ed F annesse alla legge 19 luglio 1906, numero 390 e tabella C annessa alla legge 30 giugno 1909, n. 407 e art. 2, lettera c, della legge 13 aprile 1911, n. 311) (*Spesa ripartita*), lire 1,150,000.

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

**GARGIULO.** A nome anche di altri colleghi, rappresentanti politici dei comuni vesuviani, io debbo far presente all'onorevole ministro che il Governo, per le leggi del 1906, 1909 e 1911, ha l'obbligo di provvedere da una parte ai lavori di riparazione dei danni derivati dall'eruzione vesuviana del 1906 e delle successive lave di fango, dall'altra alla sistemazione idraulica e forestale dei torrenti situati nella plaga vesuviana.

Ora i lavori di riparazione dei danni rimasero incompiuti in alcuni comuni, come a Somma ed Ottaiano, essendosi dimostrata insufficiente la somma di tre milioni stanziata dalla legge del 1906.

Furono redatti progetti suppletivi, ma rimasero lettera morta, per non essersi provveduto a nuovi fondi, che pure non erano di grande entità.

In quanto alla questione gravissima della sistemazione idraulica e forestale dei torrenti situati nella plaga vesuviana e manutenzione provvisoria della bonifica di Somma e Vesuvio, è doloroso rilevare che i lavori eseguiti finora, per quanto progettati con competenza dall'ufficio del Genio civile di Napoli, non risposero allo scopo, forse pel sistema tenuto di eseguire progetti parziali e discontinui, senza unità d'indirizzo, e senza un concetto organico.

Lo Stato fece dei sacrifici non lievi, ma con poca utilità di quelle contrade, continuamente esposte all'opera distruttrice degli straripamenti e delle inondazioni.

Agli errori del passato si deve riparare.

So che l'onorevole ministro, il quale non trascura occasione per dar prova di simpatia a Napoli ed al Mezzogiorno, ha nominata una Commissione, che è andata anche sopra luogo, per preparare un progetto completo di bonifica e di sistemazione.

Lodo il concetto del ministro, che tende ad affrontare e risolvere il problema nella sua interezza.

Anche dal lato finanziario sarà meglio spendere una buona volta e bene quel che occorre, invece di sciupare forti somme senza mai raggiungere l'intento.

Ma, onorevole ministro, occorre che la Commissione non ritardi troppo i suoi lavori, che sono di loro natura urgenti.

Intanto, domando al ministro quale sia il suo pensiero circa i lavori di riparazione dei danni dell'eruzione e della lava, rimasti incompleti, e se creda necessario, in attesa del grandioso progetto di sistemazione completa, di eseguire qualche progetto parziale di immediata urgenza, come per esempio quello dell'alveo Zazzera presso la Madonna dell'Arco.

Questo progetto, che non va oltre una previsione di lire quarantamila, è indispensabile sia subito eseguito, per evitare possibili nuovi disastri negli averi e nelle persone, per gli allagamenti di quella zona, più volte verificatisi, e che potrebbero ripetersi col tornare delle piogge.

E così per altri lavori urgenti, che per brevità ometto.

So che il Genio civile, nei progetti supplementivi di lavori interni di riparazione di danni in quei comuni, ritiene necessaria una somma di lire cinquecentomila, cui dovrebbero aggiungere la spesa per l'alveo Zazzera e qualche altro. In tutto, con una somma dalle cinque alle seicentomila lire si potrebbe provvedere alle più urgenti esigenze di quei disgraziati comuni, beneficiati da tutte le bellezze della natura, ma esposti a così vari e gravi pericoli, da rendere necessaria l'opera protettrice ed illuminata del Governo, che io, interprete dei sentimenti di quelle nobili e laboriose popolazioni, in questo momento formalmente invoco.

Attendo esplicite dichiarazioni dal ministro.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Per i lavori del Vesuvio le leggi hanno già autorizzato ben 14 milioni, che purtroppo non sono stati sufficienti, perchè le previsioni sono state di gran lunga superate. Di fronte a questo stato di cose, ho creduto necessario di nominare una Commissione, che esaminasse come si fossero condotti i lavori e fatte le spese. Questa Commissione ha già compiuto il suo lavoro di revisione e mi ha

annunciato che presenterà la sua relazione in aprile. Come vede l'onorevole Gargiulo, l'indugio è breve. Egli sa che la Commissione è di competenti e che ha esaminato a fondo la questione. Si è detto da taluni che alcune opere siano state fatte male e per conseguenza siano state fonte di danni, mentre da altri si è detto che le condizioni di talune località sono tali, da rendere assolutamente difficile di evitare i pericoli.

Comunque non posso che attendere l'esame che farà questa Commissione, da cui prenderò lumi per vedere quali provvedimenti occorran.

Circa la particolare questione accennata dall'onorevole Gargiulo dell'alveo del Zazzera, io non posso che assicurarlo che esaminerò la questione, per vedere se vi sia qualche cosa da fare particolarmente per essa.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni il capitolo 248 rimane approvato in lire 1,150,000.

Capitolo 249. Indennità fisse mensili, trasferite e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle opere di cui alle tabelle E ed F annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390, lire 40,000.

Capitolo 250. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere di cui alle tabelle E ed F annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390 (*Spese fisse*), lire 10,000.

Capitolo 251. Indennità fisse mensili, trasferite, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere di cui alle tabelle E ed F annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390, *per memoria*.

*Spese di riparazione dei danni di terremoti*. — Capitolo 252. Spese per provvedere ai bisogni e ad opere urgenti nei comuni colpiti dal terremoto del 7 giugno 1910; per riparare case danneggiate o ricostruire case abbattute o demolite appartenenti a persone di condizione povera; per eseguire lavori indilazionabili per consolidamento di frane aggravate o cagionate dall'ultimo terremoto; per sussidiare i lavori di ricostruzione e riparazione delle scuole e degli edifici pubblici comunali o di enti morali aventi scopo di beneficenza e di edifici di uso pubblico, danneggiati dal terremoto nei comuni stessi (articolo 1 della legge 13 luglio 1910, n. 467; articolo 2, lettera h, della legge 13 aprile 1911, n. 311; articolo 1, let-

tera e del Regio decreto 21 dicembre 1911, n. 1471 e articolo 4, lettera v, della legge 4 aprile 1912, n. 297) (*Spesa ripartita*), lire 270,000.

Capitolo 253. Riparazione, ricostruzione o nuova costruzione degli edifici pubblici dello Stato in Messina, Reggio Calabria e negli altri luoghi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (articolo 51 della legge 13 luglio 1910, n. 466, 3° comma e articolo 2 lettera a e articolo 3 della legge 28 luglio 1911, n. 842) (*Spesa ripartita*), lire 2,265,000.

Capitolo 254. Costruzione nei centri urbani di Messina, Reggio Calabria e Palmi di case per l'abitazione degli impiegati dello Stato, ivi residenti per ragioni di ufficio, esclusi quelli dipendenti dal Ministero della guerra (legge 28 luglio 1911, n. 842, articolo 2, lettera b e articolo 3) (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 255. Spese di sorveglianza sulle riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni nei comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 dipendenti dalle disposizioni del titolo IV della legge 28 luglio 1911, n. 842), per memoria.

*Imprevisti per le opere contemplate ai numeri 1 a 12 della tabella C annessa alla legge 22 dicembre 1910, n. 919* — Capitolo 256. Imprevisti per le opere contemplate ai numeri 1 a 12 della tabella C annessa alla legge 22 dicembre 1910, n. 919 (articolo 6, comma f e tabella C, lettera f della legge medesima) (*Spesa ripartita*), lire 200,000.

*Assegnazione per un fondo di riserva.* — Capitolo 257. Assegnazione per un fondo di riserva per maggiori stanziamenti relativi a spese autorizzate e ad eventuali nuove opere da autorizzarsi con la legge di bilancio per somme non eccedenti lire 30,000 e con leggi speciali per somme superiori, lire 1,501,900.

Categoria II. *Spese di costruzione di strade ferrate* — Capitolo 258. Costruzione di strade ferrate dipendenti dalle leggi 21 luglio 1911, nn. 843 e 848; 13 aprile 1911, numero 258; 19 luglio 1909, n. 518; 12 luglio 1908, n. 444 e precedenti (tabella C annessa alla legge 4 aprile 1912, n. 297) (*Spesa ripartita*), lire 45,500,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifero.

LUCIFERO. Ho chiesto di parlare soltanto per pregare l'onorevole ministro affinché interponga i suoi buoni uffici, per quanto riguarda la costruzione della ferrovia, perchè, per ciò che si riferisce

al tracciato, si faccia in modo che esso si avvicini il più possibile ai centri abitati e attraversi le regioni più ricche di prodotti; e, per quel che si riferisce al tempo della costruzione, si cerchi di uguagliare quello che occorrerà per la costruzione della parte che percorre la provincia di Cosenza, con quello che occorrerà per la costruzione della parte che attraversa la provincia di Catanzaro.

Questa viva raccomandazione faccio all'onorevole ministro, poichè tanto il capitolato, quanto la legge, consentono che l'autorevole sua interposizione faccia in guisa che queste giuste aspirazioni di quelle popolazioni possano essere esaudite.

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

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Certo è desiderabile che i tracciati si avvicinino più che sia possibile agli abitati e di ciò si tiene il massimo conto nell'esame dei progetti esecutivi delle varie linee; quindi in questo senso, come anche per l'acceleramento della Silana, accolgo la raccomandazione dell'onorevole Lucifero.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 258 rimane approvato in lire 45,500,000.

Capitolo 259. Spese per studi, progetti, direzione e sorveglianza delle nuove costruzioni ferroviarie, lire 4,500,000.

Categoria III. *Movimento di capitali. — Partite che si compensano nell'entrata.* — Capitolo 260. Anticipazione di spese contrattuali a carico degli appaltatori, lire 10,000.

Categoria IV. *Partite di giro.* — Capitolo 261. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 418,751,49.

Capitolo 262. Somme corrispondenti ai pagamenti da disporre per le opere straordinarie di bonificazione da rimborsarsi al Tesoro mediante prelevamento dal conto corrente con la Cassa dei depositi e prestiti (Articoli 67 e 68 del testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195), lire 12,500,000.

*Riassunto per titoli.* — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 9,721,100.

Debito vitalizio, lire 1,943,000.

Ponti e strade, lire 10,044,000.

Opere idrauliche, lire 6,195,900.

Bonifiche, lire 313,600.

Opere marittime, 6,414,200.

Automobili e strade ferrate e servizi di navigazione locale, lire 6,001,364.50.

Servizio delle opere idrauliche e marittime nelle provincie Venete e di Mantova: Spese generali, lire 67,500.

Opere idrauliche, lire 2,976,000.

Opere marittime, lire 1,620,000.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 45,296,664.50.

Titolo II. *Spesa straordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — Spese generali, lire 775,600.

Strade e ponti:

Sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali, lire 820,000.

Costruzione di strade nazionali e di strade provinciali sovvenzionate dallo Stato, lire 4,780,000.

Strade comunali e vicinali, lire 4,500,000.

Opere idrauliche, lire 4,000,000.

Bonifiche, lire 13,400,000.

Opere marittime, lire 13,000,000.

Strade ferrate, tramvie e automobili, lire 6,000,000.

Opere in Roma - Università, Regia Scuola politecnica e Biblioteca nazionale in Napoli - Politecnico di Torino, lire 11,350,000.

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

Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele, lire 7,420,000.

Opere nella Basilicata, lire 4,500,000.

Opere nelle provincie calabresi, 5,000,000 di lire.

Opere nelle provincie Venete e di Mantova:

Opere idrauliche, lire 5,148,500.

Bonifiche, lire 15,000.

Opere marittime, lire 2,800,000.

Edifici universitari, lire 100,000.

Spese in dipendenza di alluvioni, piene e frane, lire 3,604,000.

Spese per riparazione dei danni del Vesuvio, lire 1,200,000.

Spese per riparazione dei danni del terremoto, lire 2,535,000.

Imprevisti per le opere contemplate ai numeri 1 e 12 della tabella C annessa alla legge 22 dicembre 1910, n. 919, lire 200,000.

Assegnazione per un fondo di riserva, lire 1,501,900.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 94,000,000.

Categoria II. — *Spese di costruzione di strade ferrate*, lire 50,000,000.

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

Totale del titolo II (*Spesa straordinaria*), lire 144,010,000.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 189,306,664.50.

Categoria IV. — *Partite di giro*, lire 12,918,751.49.

*Riassunto per categorie*. — Categoria I. Spese effettive (*Parte ordinaria e straordinaria*), lire 139,296,664.50.

Categoria II. — *Costruzione di strade ferrate (Parte straordinaria)*, lire 50,000,000.

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

Totale spese reali, lire 189,306,664.50.

Categoria IV. — *Partite di giro*, lire 12,918,751.49.

Pongo a partito il totale generale cui ascende il bilancio dei lavori pubblici, lire 202,225,415.99.

(È approvato).

Ed ora, siccome ho perduto la dolce illusione che stasera potesse essere approvato anche il bilancio delle strade ferrate, dato specialmente il modo con cui esso è redatto (anzi vedrò se sia possibile di trovare la maniera di abbreviarne l'esame, perchè bisognerebbe leggere uientemenocche novantadue pagine) (*Si ride*) rimetteremo a martedì questa discussione.

### Interrogazioni e interpellanze.

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

DA COMO, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se e come intenda provvedere per coprire le preture di Sardegna con titolari, che mancano da troppo tempo.

« Pala ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se di fronte ai frequenti infortuni avvenuti nel campo d'aviazione di Mirafiori non creda opportuno vietare che si continui ad usufruire di quel campo per scuola di pilotaggio e per prova di apparecchi nuovi.

« Di Saluzzo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze per conoscere le ragioni del ritardo nella provincia di Basilicata dell'attivazione del nuovo catasto, che,

per l'articolo 67 della legge speciale 31 marzo 1904, n. 140, doveva essere fatta al 1º gennaio 1909, ed i provvedimenti che intenda adottare per affrettarne l'applicazione.

« Longo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri di grazia e giustizia e dei culti e dell'agricoltura, industria e commercio, per sapere se ritengono opportuno ritirare il disegno di legge « sulla vendita degli animali affetti da vizi » presentandone un altro ispirato a criteri di maggiore libertà nelle contrattazioni del bestiame. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Patrizi ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dell'istruzione pubblica per conoscere il suo avviso circa la convenienza di disciplinare con norme ben definite lo stato giuridico ed economico degli aiuti e assistenti universitari. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Rampoldi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se non creda opportuno e doveroso, onde migliorare le comunicazioni ferroviarie lungo la Liguria occidentale e per la Francia, istituire nelle prime ore pomeridiane un treno diretto in coincidenza coi diretti 12, 13 e 67 che arrivano a Genova rispettivamente alle 14.19 da Spezia, alle 14.30 da Torino ed alle 14.58 da Milano. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Nuvoloni ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici e del tesoro, se persistono per ragioni di economia, a non procedere all'appalto del tronco della strada n. 172 (Agerola-Amalfi) voluto dalla legge del luglio 1881!!! nonchè da quella del 15 luglio 1906 per le provincie meridionali, per togliere dallo isolamento i comuni di Furore e di Conca Marini e la maggior parte delle frazioni di Amalfi, ad onta delle solenni promesse fatte con esplicite lettere, fra cui quella del 23 gennaio 1911, con cui si affermò: che il progetto riconosciuto meritevole di approvazione tanto dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, quanto dal Consiglio di Stato, si potrebbero bandire i pubblici incanti, avendo a tal fine ottenuta la deliberazione favorevole del Consiglio provinciale di Salerno; sia colle risposte

fatte al sottoscritto nelle interrogazioni dei 2 dicembre 1910, 7 luglio 1911, 15 marzo 1912, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, trascurando e tenendo in non cale i voti trasmessi al Ministero dei lavori pubblici, tra gli altri: 1º quello del Consiglio provinciale di Salerno, del 30 dicembre 1911; 2º del comune di Furore, dell'ottobre 1911; 3º Conca Marini, 15 settembre 1910; 4º Giunta comunale di Agerola, 19 ottobre 1910; 5º Giunta comunale di Amalfi coi poteri del Consiglio 10 settembre 1910; 6º Consiglio comunale di Projano, 2 ottobre 1910; 7º Consiglio comunale di Positano, 10 giugno 1910; 8º Consiglio comunale di Atrani del 2 settembre 1910; ai quali voti si unisce la intera popolazione della costiera amalfitana, non potendo vedere ulteriormente trascurati i suoi interessi, negletti e calpestati con aperta ingiustizia. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« De Cesare ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia e dei culti, sulla necessità di allontanare subito dalla pretura di Cinquefrondi l'aggiunto di cancelleria Francesco Cossidenti, il quale non può godere più la fiducia del pubblico. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Larizza ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia e dei culti, per sapere quando si provvederà finalmente alla assegnazione di un aggiunto di cancelleria alla Pretura di Montichiari, perchè possa funzionare l'ufficio. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Da Como ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per sapere quale sia il pensiero del Governo circa l'urgente problema della piccola proprietà, e se non creda opportuno di venire in aiuto alla piccola proprietà con provvedimenti legislativi e circa il credito e circa i pesi tributari. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Merlani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se egli intenda, col concorso già deliberato della provincia di Firenze, provvedere colla possibile sollecitudine, alla remozione, da

tanto tempo reclamata, delle cause di frequenti, disastrose inondazioni nel paese di San Piero a Ponti e campagne circostanti. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Rellini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra per sapere se, prendendo occasione dall'imminente conferimento di decorazioni al valor militare, in dipendenza della campagna di Libia, non creda opportuno disporre — per ovvie ragioni — che il diverso grado delle decorazioni stesse sia distinto anche sul nastro. (L'interrogante chiede la risposta scritta).

« Di Saluzzo »

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere quali provvedimenti intenda prendere o proporre a tutela del pubblico credito e più specialmente dei depositi fiduciari presso Banche private, affinché più non si ripetano fatti dolorosi quali furono recentemente rilevati anche nel fallimento della Banca di Varese.

« Bizzozero ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'interno sulla necessità di sistemare la carriera dei ragionieri di prefettura, parificandola a quella della ragioneria delle Intendenze, in omaggio alle autorevoli dichiarazioni del Governo, in occasione della discussione del disegno di legge per il personale di prima e terza categoria dell'Amministrazione provinciale, nella tornata del 1º luglio 1911.

« Larizza ».

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

Così pure le interpellanze saranno iscritte nell'ordine del giorno, qualora i ministri, cui sono dirette, non vi si oppongano entro il termine regolamentare.

### Sull'ordine dei lavori parlamentari.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Pregherei la Camera di

voler stabilire di tenere una seduta antimeridiana martedì prossimo per la discussione dei seguenti disegni di legge: « Sistemazione ed ampliamento delle reti telefoniche interurbane »; « Assunzione di personale avventizio per gli uffici scolastici provinciali e altri provvedimenti per applicare la legge 4 giugno 1911, n. 487 »; « Ordinamento degli istituti superiori di istruzione commerciale, modificato dal Senato ».

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Ha chiesto di parlare l'onorevole Cermenati.

Ne ha facoltà.

CERMENATI. Prego il Governo di voler consentire che sia iscritto nell'ordine del giorno della seduta di martedì il disegno di legge che porta il numero 1199: « Conversione in legge del regio decreto del 28 marzo 1912, n. 283, che ha recato modificazioni e aggiunte al repertorio per l'applicazione della tariffa generale dei dazi doganali ».

Si tratta di un disegno di legge che non darà luogo a discussione, come l'onorevole collega Rubini mi assicura, e che d'altra parte ha carattere d'urgenza, in quanto che si sta stampando il repertorio, ed è bene appor-tarvi immediatamente queste modifiche e aggiunte.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Consento.

PRESIDENTE. Non vi sono difficoltà, perchè la relazione di questo disegno di legge sarà distribuita questa sera.

Quindi, non essendovi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

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

PIERACCINI. D'accordo con l'onorevole ministro dell'interno pregherei la Camera di volermi consentire di svolgere nella seduta di giovedì 13 corrente la proposta di legge per costituire in azienda di Stato la fabbricazione e la vendita del timolo.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni in contrario, così rimane stabilito.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Materi.

MATERI. Chiedo che nell'ordine del giorno della seduta antimeridiana di martedì sia iscritta anche la proposta di legge per la divisione in due del comune di Lauria.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Consento.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole D'Alì.

**D'ALÌ.** Chiedo che sia iscritta nell'ordine del giorno della seduta antimeridiana di martedì anche la proposta di legge: Estensione al comune di Alcàmo di agevolanze consentite dalla legge 25 giugno 1911, n. 586.

**GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** Non ho difficoltà.

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

**RUBINI.** Chiedo che sia iscritto nell'ordine del giorno di martedì mattina il disegno di legge: Approvazione di Atti firmati a Washington tra l'Italia e vari Stati, addì 2 giugno 1911, concernenti la protezione della proprietà industriale e la registrazione internazionale dei marchi di fabbrica e di commercio.

**PRESIDENTE.** Io debbo però fare osservare alla Camera che prima delle ferie pasquali non si potrà tenere probabilmente che una sola seduta antimeridiana; giacchè in questo periodo la Presidenza alla mattina è occupata altrimenti. Quindi è inutile che compiliamo un ordine del giorno mastodontico che poi non potrebbe praticamente essere svolto.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Baslini.

**BASLINI.** Chiedo che sia iscritto nell'ordine del giorno della seduta antimeridiana di martedì il 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 ».

La relazione su questo disegno di legge è già stata presentata, e l'onorevole presidente del Consiglio non credo abbia difficoltà a consentire nella mia proposta.

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

**GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** Io credo che tutti questi disegni di legge potranno iscriversi nell'ordine del giorno della seduta antimeridiana di martedì, salvo a rimettere dopo le vacanze la discussione di quelli che non potessero essere esaminati in quella seduta.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Della Porta.

**DELLA PORTA.** Date le dichiarazioni dell'onorevole presidente del Consiglio, chiedo che sia iscritto nell'ordine del giorno

della seduta antimeridiana di martedì anche il disegno di legge:

« Riscossione del dazio consumo sui liquori e sulle bevande alcoliche prodotti nei comuni chiusi per il consumo locale ».

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

**MONTU'.** Prego il Governo di voler disporre onde in un non lontano avvenire si discuta la legge che riguarda gli ingegneri e prego perciò la Camera di voler porre all'ordine del giorno di una prossima seduta anche il disegno di legge: « Ordinamento dell'albo giudiziario degli ingegneri, architetti ed agronomi. » (*Commenti — Interruzioni*).

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

**GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** Prego l'onorevole Montù di considerare che quel disegno di legge darà certamente luogo a lunga discussione, e quindi non può iscriversi nell'ordine del giorno di una seduta antimeridiana.

Sarà iscritto, semmai, nell'ordine del giorno alla ripresa dei lavori parlamentari.

**PRESIDENTE.** Onorevoli colleghi, è inutile che stiamo qui a stabilire un ordine del giorno interminabile anche per le sedute antimeridiane che si terranno alla ripresa dei lavori parlamentari, tanto più che la Camera sa che le sedute antimeridiane si tengono soltanto nei giorni che precedono immediatamente le ferie estive, e non se ne terranno certamente al principio della ripresa dei lavori dopo le ferie pasquali.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Toscanelli.

**TOSCANELLI.** Vorrei chiedere alla Camera e al presidente del Consiglio che il disegno di legge, n. 1282, fosse iscritto nell'ordine del giorno di una seduta pomeridiana della prossima settimana, perchè è necessario che sia discusso prima delle vacanze.

Assicuro l'onorevole presidente del Consiglio e la Camera che quel disegno di legge non porterà alcuna discussione.

Si tratta di reintegrare somme al tesoro per costruzioni ferroviarie, e vi sono migliaia e migliaia di operai altamente interessati a che questi fondi vengano dati perchè si possa mettere mano alle costruzioni ferroviarie.

Se si dovesse ritardare un altro mese, sino dopo le vacanze pasquali, si avrebbero gravissimi danni.



Chiedo perciò, promettendo per quanto è possibile che nessuno parlerà su tale argomento, che questo disegno di legge sia iscritto nell'ordine del giorno delle sedute pomeridiane, in guisa da potere essere approvato entro la prossima settimana.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Osservo che su questo disegno di legge non è stata presentata neppure la relazione e che la promessa che nessuno parlerà, bisognerebbe che fosse firmata almeno da 500 deputati! (*ilarità*).

D'altra parte non posso consentire che si interrompa la discussione dei bilanci.

TOSCANELLI. La relazione sarà pronta domani. Chiedo, dunque, che si stabilisca di discuterlo nell'ultima seduta prima delle vacanze...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Prego la Camera di dare nell'ordine del giorno delle sedute pomeridiane la precedenza assoluta ai bilanci su ogni altro disegno di legge. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Si iscriveranno, dunque, nell'ordine del giorno per la seduta antimeridiana di martedì, dopo quelli indicati dall'onorevole presidente del Consiglio, tutti gli altri disegni di legge di cui è stata testè chiesta l'iscrizione, ad eccezione di quelli di cui hanno parlato gli onorevoli Montù e Toscanelli. Passiamo allora a stabilire l'ordine del giorno per lunedì.

Col consenso degli onorevoli ministri interessati avremo lo svolgimento delle interpellanze:

Baslini, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se sia vero che la trazione elettrica sulla Milano-Lecco sarà limitata al tronco Lecco-Monza ».

Rossi Cesare, ai ministri delle finanze e dell'agricoltura, industria e commercio, « per sapere se e quali provvedimenti intendano di adottare per ovviare il gravissimo danno arrecato all'agricoltura nazionale dalla sensibile diminuzione di prezzo del bestiame da macello, dovuta specialmente all'importazione in Italia di carni congelate ».

Micheli, Rossi Gaetano, Rossi Cesare, Margaria, Benaglio, Pecoraro, Ferrero, Ceslesia, Indri, Corniani, al ministro dell'istruzione pubblica, « per conoscere se sia vero che nel regolamento della legge 4 giugno 1911 per l'istruzione elementare e popolare di prossima pubblicazione, siano comprese disposizioni le quali escludono le maestre

dall'insegnamento delle classi maschili inferiori, e in caso affermativo, come egli credeva poter conciliare tali disposizioni coi criteri didattici pedagogici più degni di considerazione col rispetto dei diritti acquisiti, colle necessità create dalle scarse vocazioni magistrali maschili e se infine egli ritenga possibile in sede di semplice regolamento modificare le norme legislative e consuetudinarie in vigore in tale materia ».

Comandini, al ministro dell'istruzione pubblica, « per conoscere quale sia il suo pensiero intorno alla assegnazione delle scuole maschili inferiori e delle scuole miste al personale insegnante ».

Baslini e Scalini, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se nel nuovo regolamento per l'istruzione elementare si comprendano veramente disposizioni per escludere le maestre dall'insegnamento delle classi maschili e miste inferiori ».

Comandini, al ministro dell'istruzione pubblica, « per conoscere le ragioni, che ritardano la pubblicazione dei regolamenti necessari per la applicazione della legge 4 giugno 1911 ».

Carboni-Boje Congiu, al ministro di grazia e giustizia e dei culti, « per sapere quali provvedimenti intenda prendere per assicurare prontamente nel circondario di Oristano la retta amministrazione della giustizia nel tribunale e nelle preture ».

Cabrini, al presidente del Consiglio e al ministro degli affari esteri, « sui propositi del Governo di fronte ad eventuali proposte del Governo del Brasile intese ad attirare i nostri lavoratori in quella Repubblica ».

Murri, al ministro degli affari esteri, « sulla condotta e sui propositi del Governo in quel che riguarda l'emigrazione italiana al Brasile ».

Cavagnari, ai ministri degli affari esteri, della marina e di agricoltura, industria e commercio, « per conoscere i motivi che determinarono il decreto 31 dicembre 1912 emanato dal Dicastero degli affari esteri, tendente a decurtare l'espansione emigratoria col Brasile a pregiudizio della marina libera ».

Pantano, al presidente del Consiglio ed al ministro degli affari esteri, « per conoscere il pensiero del Governo sulle direttive della politica italiana intorno al problema dell'emigrazione con speciale riferimento ai recenti provvedimenti nei riguardi della emigrazione al Brasile ».

Rossi Luigi, al ministro degli affari esteri, « sulla politica italiana dell'emigrazione nei riguardi del Brasile ».

Canepa, al ministro dei lavori pubblici, « intorno alla necessità di affrettare l'attuazione delle opere ferroviarie già deliberate, di interesse generale per l'economia nazionale e speciale e diretto per Genova, e segnatamente intorno ai seguenti punti: 1° Appalto del tronco sud della direttissima Genova-Milano; 2° Conclusione degli studi per la grande galleria della linea suddetta; 3° Trazione elettrica da estendere sollecitamente alle due riviere, ed immediatamente, in via d'urgenza, alla stazione Brignole; 4° Conseguente miglioramento del servizio nella stazione stessa, anche in rapporto dei lavori dello scalo di Terralba ».

Ferri Giacomo, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « per sapere se intenda e con quali modi esaudire ai modesti e legittimi desiderata, espressi nei loro ordinati e numerosi Congressi dai salariati delle provincie, dei comuni e delle Opere pie, i quali con salari insufficienti alla vita e senza alcuna difesa o garanzia del loro avvenire prestano un servizio tanto utile e necessario ».

Ferri Giacomo, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « per sentire come egli intenda provvedere al riordinamento del servizio ostetrico nel Regno al fine della vigorosa difesa sociale intesa ad evitare la vera strage degli innocenti figli dei poveri, la quale si perpetra in Italia specialmente dall'esercizio abusivo dell'arte ostetrica, dall'insufficienza numerica e non di rado dalla deficiente coltura ed attitudini di levatrici che l'incuria del legislatore ha abbandonate in una condizione deplorevole ed ingiusta ».

Lembo, al ministro della marina, « sugli intendimenti del Governo in ordine al conflitto fra la Società Puglia ed il suo personale navigante ».

Colajanni, al ministro delle finanze, « sui lavori del nuovo catasto in provincia di Porto Maurizio e sulla convenienza di continuarli quali si fanno attualmente ».

Agnesi, al ministro delle finanze, « sul nuovo catasto della provincia di Porto Maurizio ».

Ferri Giacomo, Bonomi Ivanoe, Samoggia, Patrizi, Beltrami, Grosso-Campana, Bissolati, Dello Sbarba, Merlani, Niccolini Pietro, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere con quali mezzi pronti, energici ed efficaci intenda concorrere ad impedire il dilatarsi della grave e disastrosa invasione delle arvicole, che nelle provincie dell'Emilia e del Veneto stanno ora distruggendo immense plaghe di prodotti agricoli, spargendo desolazione e miseria ».

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIOLITTI, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. L'onorevole ministro dell'istruzione pubblica sarà lunedì assente da Roma, per ragioni di ufficio. Occorrerebbe quindi che le interpellanze degli onorevoli Micheli, Comandini e Baslini, a lui dirette, fossero differite ad altra seduta.

BASLINI, Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASLINI. Anche a nome dei colleghi Micheli e Comandini dichiaro che non abbiamo difficoltà a che le nostre interpellanze sul medesimo oggetto siano iscritte nell'ordine del giorno immediatamente prima del bilancio dell'istruzione pubblica, quantunque in precedenza, d'accordo con l'onorevole ministro dell'istruzione pubblica, fosse stato stabilito che si sarebbero discusse lunedì.

PRESIDENTE. Sta bene. Avverto però che vi sono altre interpellanze che dovranno essere svolte prima del bilancio dell'istruzione; s'intende, separatamente. Vuol dire che vi aggiungeremo anche queste.

La seduta termina alle 20.15.

Ordine del giorno per la seduta di lunedì.

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento d'interpellanze.

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Cano dell'Ufficio di Revisione e Stenografia.

Roma, 1913 — Tip. della Camera dei Deputati.