

CI.

## TORNATA DI GIOVEDÌ 18 MAGGIO 1922

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE DE NICOLA.

## INDICE.

	<i>Pag.</i>
<b>Congedi</b> . . . . .	4716
<b>Documenti</b> ( <i>Annunzio di presentazione</i> ) . . .	4716
<b>Proposta di legge</b> ( <i>Annunzio</i> ) . . . . .	4716
<b>Verifica di poteri</b> . . . . .	4716
<b>Interrogazioni:</b>	
Congedo dei militari delle terre invase:	
LISSIA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	4717
COSATTINI . . . . .	4717
Risarcimento dei danni di guerra a cittadini delle nuove provincie:	
MERLIN, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	4717-19
FLOR . . . . .	4718
Tenute già appartenenti alla Casa Asburgo-Lorena in provincia di Grosseto:	
BOSCO-LUCARELLI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	4720
CONTI . . . . .	4720
Sistemazione dell'ordinamento statale dell'aeronautica civile:	
LISSIA, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	4721
FINZI . . . . .	4721
Situazione nella colonia libica:	
VENINO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	4722
MODIGLIANI . . . . .	4722
Sull'incendio nell'ospedale di Santo Spirito in Roma:	
CASERTANO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	4783
VOLPI . . . . .	4784
PRESIDENTE . . . . .	4784
FEDERZONI . . . . .	4785
MONICI . . . . .	4785
<b>Proposte di legge</b> ( <i>Svolgimento e presa in considerazione</i> ):	
Distacco della frazione di Tutturano dal comune di Brindisi e sua costituzione in comune autonomo:	
Distacco della frazione di San Michele dal comune di San Vito dei Normanni e sua costituzione in comune autonomo:	
TAMBORINO . . . . .	4724
TONELLO . . . . .	4725
CASERTANO, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	4725

	<i>Pag.</i>
<b>Votazione segreta</b> ( <i>Rinvio</i> ) . . . . .	4725
<b>Disegni di legge</b> ( <i>Seguito della discussione</i> ):	
Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1921-22 e 1922-23:	
RICCIO, <i>ministro</i> . . . . .	4726
PRESIDENTE . . . . .	4744
Si approvano gli ordini del giorno dei deputati Faranda, Tamborino.	
Ordine del giorno del deputato Tofani:	
DONATI . . . . .	4746
GRONCHI . . . . .	4748
(È approvato).	
Ordine del giorno del deputato Braschi:	
RICCIO, <i>ministro</i> . . . . .	4748-49
BRASCHI ( <i>Fatto personale</i> ) . . . . .	4748
Si approvano i primi due comma di questo ordine del giorno. Si respinge il terzo e ultimo comma.	
È respinto l'ordine del giorno del deputato Maitilasso.	
Si approva l'ordine del giorno del deputato Saitta.	
Ordine del giorno della Commissione:	
LUCIANI . . . . .	4750
(È approvato).	
Tutti gli altri ordini del giorno sono ritirati o decadenno.	
Si passa alla discussione dei capitoli:	
PRESIDENTE . . . . .	4752-55-57-59-61-65-66-70-73-74-76
CALDARA . . . . .	4753-55
RICCIO, <i>ministro</i> . . . . .	4754-56-57-60-64-65-66-70-73-74-76
SPADA . . . . .	4755
MACRELLI . . . . .	4756-65
ALDISIO . . . . .	4756
LUSSU . . . . .	4756
BROCCARDI . . . . .	4757-60-69
BELTRAMI . . . . .	4758
ZEGRETTI . . . . .	4763
BUNOCORE . . . . .	4764-72-75
BALDASSARRE . . . . .	4764-76
FILIPPINI . . . . .	4760
FINO . . . . .	4769
GRECO . . . . .	4772
LOLLINI . . . . .	4772
MANCINI AUGUSTO . . . . .	4774
CANEPA . . . . .	4776

	Pag.
<b>Disegni di legge (Presentazione):</b>	
FULCI: Stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1922-23 . . . . .	4751
— Conti consuntivi del Fondo per l'emigrazione per gli esercizi finanziari 1910-11; 1911-12; 1912-13; 1913-14; 1914-15; 1915-1916. . . . .	4751
— Protezione dei vini tipici. . . . .	4751
<b>Relazioni (Presentazione):</b>	
FARANDA: Provvedimenti per San Fratello. . . . .	4751
CORAZZIN: Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1921, n. 1860, che ammette al ritardo del servizio militare studenti di scuole medie. . . . .	4751
— Conversione in legge del Regio decreto 27 giugno 1920, n. 1008, che consente il rilascio del passaporto per l'estero ai militari del Corpo Reale equipaggi congedati per qualsiasi motivo e appartenenti a qualsiasi classe di leva . . . . .	4751
— Conversione in legge del Regio decreto 2 maggio 1920, n. 621, che porta modifiche alla legge sulla leva marittima. . . . .	4751
— Conversione in legge del Regio decreto 22 luglio 1920, n. 1060, che apporta varianti a quello 2 maggio 1920, n. 621, contenente disposizioni per la leva marittima . . . . .	4751
FURGIUELE: Conversione in legge del Regio decreto 25 novembre 1920, n. 1767, col quale è stato fissato al 31 dicembre 1920 il termine di efficacia dell'articolo 6 del decreto luogotenenziale 13 giugno 1915, n. 873. . . . .	4751
GRECO: Conversione in legge del Regio decreto 4 luglio 1920, n. 1165, riguardante la soppressione dei tribunali militari di Alessandria, Ancona e Piacenza . . . . .	4752
— Conversione in legge dei Regi decreti 29 aprile 1915, n. 583 e 13 maggio 1915, numero 621, relativi a collocamenti fuori quadro di ufficiali delle varie armi e corpi per provvedere a speciali esigenze militari . . . . .	4752

La seduta comincia alle 15.

ACERBO, *segretario*, legge il processo verbale della tornata pomeridiana di ieri. (*È approvato*).

#### Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia, gli onorevoli Persico, di giorni 1; Mastino, di 4; Terzaghi, di 4; Aldi-Mai, di 5; Degni, di 2; Ungaro, di 5; Valentini Ettore, di 8; Di Pietra, di 10; Renda, di 8; Biavaschi, di 15; e Sitta, di 1;

per motivi di salute, gli onorevoli: Corsi, di giorni 30; Pivano, di 5; per ufficio pubblico, gli onorevoli: Caccianiga, di giorni 10; Imberti, di 2; Celesia, di 6; Alice, di 5.

(*Sono conceduti*).

#### Annunzio di presentazione di documenti.

PRESIDENTE. La Corte dei conti ha trasmesso l'elenco delle registrazioni con riserva eseguite nella prima quindicina del maggio corrente.

Sarà trasmesso alle Commissioni competenti.

#### Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE Il deputato Chiesa ha presentato una proposta di legge, che sarà inviata alla Commissione competente per l'ammissione alla lettura.

#### Verifica di poteri.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera che la Giunta delle elezioni, nella seduta di ieri, dopo aver proceduto a nuovo computo di voti nel collegio di Girgenti in conseguenza dell'annullamento dell'elezione del deputato Verdirame, ha assegnato un altro quoziente alla lista « Leone », e quindi propone alla Camera di proclamare, per il posto resosi vacante nel detto collegio elettorale, l'onorevole Antonino Pancamo.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione ed avverto che il termine di 20 giorni per gli eventuali reclami comincia a decorrere da oggi.

La Giunta delle elezioni, inoltre, nella tornata del 17 corrente ha verificato non essere contestabili e concorrendo negli eletti le qualità richieste dallo Statuto e dalla legge elettorale ha dichiarato valide le elezioni degli onorevoli: Corgini, per il collegio di Parma, Lancellotti, per il collegio di Parma, Marchi, per il collegio di Siena, Cigna, per il collegio di Girgenti.

Do atto alla Giunta di questa sua comunicazione, e, salvo i casi d'incompatibilità preesistenti e non conosciuti sino a questo momento, dichiaro convalidate queste elezioni.

#### Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è degli onorevoli: Cosattini, Florian, Piemonte, Ellero, Basso, Zaniboni,

Musatti, Tonello, Galeno, Marchioro, al ministro della guerra, « per conoscere in forza di quali disposizioni molti Corpi, in luogo di congedare con la classe a cui appartengono, i militari delle terre invase presentatisi in ritardo alle armi in causa della invasione, li trattengono in servizio fino al compimento di tutto il periodo di servizio prestato dai coetanei, il che, oltre al danno diretto loro prodotto, ha per effetto di ritardare la presentazione dei fratelli della classe ora chiamata alle armi; se reputi conveniente che l'Italia ufficiale in tal modo dimentichi i dolori e le sofferenze sopportate dalle nostre popolazioni in causa dell'invasione, l'internamento patito per opera del nemico da parte di detti giovani, e se comunque ritengano equo che tutto ciò debba essere da loro scontato come una colpa ».

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

LISSIA, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Il Ministero della guerra si è vivamente preoccupato delle condizioni dei militari delle provincie invase, ed ha concesso loro diverse agevolazioni.

La prima volta ha consentito che, anziché venire sotto le armi con la loro classe, fossero richiamati nell'aprile del 1920, ossia 17 mesi dopo l'armistizio, per dar loro modo di concorrere alla rinascita delle loro terre.

Una seconda volta ha concesso un'agevolazione ancora più forte, perchè ha ridotto il servizio ai militari delle terre invase da 33 a 22 mesi, come fu disposto con apposita circolare del maggio 1921.

Ultimamente, in seguito al congedamento della classe del 1900, noi avevamo sotto le armi circa un migliaio di individui delle terre invase, i quali avevano ritardato il servizio, sia perchè inabili alle fatiche di guerra, sia perchè avevano un fratello sotto le armi.

Appena insediatici nel palazzo di Via XX Settembre, noi ci siamo preoccupati anche delle condizioni di questi individui ai quali volevamo fare ancora una condizione più favorevole. E difatti, fino dal marzo passato, si era allestito un decreto col quale essi venivano congedati dopo 20 mesi di servizio.

Senonchè, alcune difficoltà sopravvenute in quel periodo, ci fecero ritardare di pochi giorni il provvedimento, che è stato già emanato, in virtù del quale questi individui faranno poco più di 20 mesi di servizio anzichè i 33 che hanno fatto i loro corregionali delle altre provincie, e i 22 che hanno

fatto i loro compagni venuti alle armi prima del tempo assegnato.

Con queste spiegazioni io credo che l'onorevole Cosattini potrà almeno una volta dichiararsi soddisfatto, e vorrà dare atto al ministro della buona volontà che egli ha dimostrato per alleviare in tutti i modi possibili le condizioni dolorose dei nostri fratelli delle provincie invase.

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

COSATTINI. Lo svolgimento di questa interrogazione giunge molto in ritardo rispetto alla data della presentazione, e quindi ha ora un valore del tutto retrospettivo.

Devo compiacermi con me stesso di aver sollecitato il provvedimento che l'onorevole sottosegretario ha annunciato di aver preso, pur dichiarando che ritengo si sia tardato troppo, poichè se questi giovani furono chiamati con un ritardo di 19 mesi, è da notare che molti di essi avevano passato questi 19 mesi in prigionia, ovvero internati in campi di concentramento ovvero, si trovavano nelle terre invase sotto il duro regime imposto dal nemico. Tutto ciò è qualche cosa di più che fare il soldato.

Era quindi giusto riconoscer loro questa particolare condizione di cose.

Mi compiacco, ripeto, di avere contribuito con la mia interrogazione al provvedimento preso.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Flor, al ministro del tesoro, « per sapere quali provvedimenti siano stati presi o si intendano di prendere per por fine all'ingiustizia che esclude finora una moltitudine di cittadini delle nuove provincie dal diritto di risarcimento dei danni di guerra, solo perchè nati all'estero, ma pur sempre da genitori italiani, e di conseguenza italiani essi pure, non avendo preso altra cittadinanza all'estero ».

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

MERLIN, *sottosegretario di Stato per la ricostituzione delle terre liberate*. Allo stato della legislazione io non posso dare all'onorevole Flor che una risposta negativa.

L'articolo 2 del decreto-legge 18 aprile 1920, n. 579, che ha esteso alle nuove provincie le disposizioni sul risarcimento dei danni di guerra dice che « per ora » possono esercitare l'azione per il risarcimento dei danni di guerra le persone fisiche le quali abbiano acquistato di diritto la cittadinanza italiana a sensi degli articoli 70 e seguenti del Trattato di San Germano.

Devono perciò tali persone essere nate e pertinenti in comuni riuniti allo Stato italiano.

I nati all'estero da genitori italiani possono diventare cittadini italiani per opzione a sensi del decreto Reale 30 dicembre 1920, n. 1890, ma per ora non possono esercitare il diritto al risarcimento dei danni di guerra.

Il Governo comprende le ragioni da cui muove l'onorevole interrogante e non ha mancato di sottoporre ad apposita Commissione lo studio della delicata questione. Le stesse parole « per ora » dell'articolo 2 del decreto-legge 18 aprile 1920, n. 579, dicono che quella norma non è definitiva, ma transitoria: la materia dovrà essere definitivamente regolata. Come però avverrà tale regolamentazione per ora non potrei dire; assicuro però l'onorevole Flor che il Governo non mancherà di tener conto dei suoi desideri affrettando una decisione al riguardo.

Gli uffici fiscali hanno ricevuto ed accantonato le relative domande che sieno state presentate nel termine.

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

**FLOR.** Non mi posso dichiarare soddisfatto di quanto ha detto l'onorevole sottosegretario di Stato, e ciò per il fatto che dopo trascorsi quasi quattro anni dacchè il Trentino è stato annesso al Regno d'Italia, noi credevamo che fosse compito del Governo, e non dei singoli, di provvedere ai diritti di quella parte di cittadini che non hanno mai perduto la cittadinanza italiana, ma che solo per l'articolo 70 del trattato di S. Germano sono ora costretti di far domanda nuovamente per ricevere la cittadinanza a cui già hanno diritto.

Il semplice fatto che centinaia di questi nostri connazionali, anche se nati all'estero, per loro sventura, perchè i loro genitori erano costretti ad emigrare oltre Brennero prima della guerra, sono subito ritornati come tutti gli altri dopo l'armistizio, e hanno pensato a provvedersi i mezzi per regolare la ricostruzione dei loro focolari domestici, nonchè delle loro campagne, doveva bastare al Governo per dimostrare, che questi, effettivamente, sono cittadini del Regno d'Italia, perchè nati da genitori italiani.

L'interpretazione dell'articolo 70 del trattato di San Germano mi pare che si rimandi fra l'Ufficio centrale delle nuove provincie, il Ministero delle terre liberate, il Tesoro e tutti quei Dicasteri che dovrebbero essere chiamati ad accelerare invece la liquidazione dei danni di guerra, o, per lo meno, il rico-

noscimento del diritto di liquidazione dei danni in parola.

Ci troviamo di fronte a questo fatto, che, l'Ufficio centrale per le nuove provincie, del quale in un'altra lettera dell'onorevole Merlin mi si comunicava che gli si era fatta premura per accelerare la pratica, non è altro che un nuovo ingranaggio burocratico per impedire le pratiche per la liquidazione anche dei danni di guerra, e per il riconoscimento della cittadinanza ai cittadini delle nuove provincie danneggiati.

Ma abbiamo qualche cosa di peggio. Il consorzio dei Comuni, che Lei onorevole Merlin ben conosce, aveva già incominciato a liquidare anticipi sui danni di guerra anche a questi cittadini, nella convinzione profonda che si trattava di cittadini italiani.

Ma è poi sopravvenuta la sua ordinanza, ed il consorzio dei comuni si vide costretto a dover sospendere, a scanso di sue responsabilità, gli anticipi che vengono dati a tutti i cittadini danneggiati dalla guerra.

Questa gravissima situazione della mancata liquidazione dei danni di guerra a cittadini nostri nati all'estero, dimostra la mancanza di volontà o la incapacità del Governo a risolvere anche le più modeste cose, per affrettare la liquidazione di questi danni.

Non bastava, (e lei, che è stato in questi giorni nella nostra Regione, avrà potuto constatare *de visu*), la burocrazia già esistente presso la Direzione provinciale di finanza e uffici dipendenti; si dovevano ancora mandare altri funzionari, i quali non hanno la più lontana visione delle condizioni contingenti del nostro paese, ignorano l'onestà dei nostri danneggiati di guerra, e quindi ostacolano sempre più la possibilità della liquidazione dei danni e la ricostruzione di quelle terre.

Lei sa come si fanno i concordati per la liquidazione dei danni di guerra.

I decreti-legge da voi emanati, sono poi menomati dai vostri ispettori, che vengono nelle nuove provincie a dare ordini verbali, ai funzionari di finanza affinché non si liquidino che un massimo del 20 per cento sui prezzi prebellici, tenuti anche troppo modesti.

E questi ordini sono poi rinforzati da apposite circolari della Direzione provinciale ai singoli uffici, e si pretende che gli impiegati si attengano a queste trattando con i singoli danneggiati e stipulando con questi i concordati.

Così avviene che i danneggiati, che hanno ottenuto la cittadinanza italiana, si trovano

minacciati o di accettare il concordato, che viene loro proposto, o di dover attendere quattro, cinque, dieci anni prima di ricevere il risarcimento dei danni di guerra, con la non meno grave minaccia, per non dire offesa, di sentir qualificate le loro pretese come esagerate, e di essere tacciati di austriacanti, di antipatrioti pur non chiedendo che quanto già i decreti-legge e il testo unico della legge sui danni di guerra ha per essi stabilito.

Così dopo quattro anni, abbiamo ancora centinaia e migliaia di danneggiati di guerra nella zona devastata (e l'onorevole Merlin se ne è persuaso, facendo una visita a molti paesi della nostra Regione) che vivono ancora in baracche.

Non è ancor cominciata la ricostruzione delle case per questi disgraziati, e ciò esclusivamente per la ingiusta interpretazione o non applicazione dell'art. 70 del trattato di San Germano, ottimo argomento per non liquidare i danni di guerra.

A questo si aggiunge l'altra miseria della disoccupazione che riscontriamo ancora nell'attuale stagione.

La verità è una sola: cioè che con le diverse interpretazioni dell'art. 70 del trattato di San Germano, o con altre tergiversazioni, e soprattutto con le raddoppiate e continue complicazioni burocratiche degli organi statali e della finanza, si viene ad impedire la ricostruzione della zona devastata, e a non consentire ai danneggiati di guerra di avere quanto loro spetta di giusto diritto.

Non posso, per questo, dichiararmi soddisfatto; solo, voglio augurarmi che questa mia modesta interrogazione, per un gruppo di danneggiati di guerra, valga ad affrettarne il riconoscimento della cittadinanza ed i diritti pei danni di guerra. Mi auguro, altresì, che essa spinga il Governo a provvedere sollecitamente per diminuire le formalità burocratiche per la liquidazione dei danni, e per accelerare la ricostruzione, dando lavoro ai disoccupati, togliendo dalle baracche i danneggiati, e permettendo loro di ritornare ai casolari domestici ed al lavoro dei campi. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

MERLIN, sottosegretario di Stato per la ricostituzione delle terre liberate. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MERLIN, sottosegretario di Stato per la ricostituzione delle terre liberate. Una parola sola di replica, perchè l'onorevole Flor ha spaziato in altri campi. Smentisco nel modo

più assoluto che i nostri ispettori diano ordini del genere di quelli ai quali l'onorevole Flor ha accennato. Gli ispettori hanno ripetutamente dato istruzioni perchè gli uffici finanziari abbiano a liquidare con assoluta giustizia e assoluta obiettività.

Io personalmente ho invitato l'onorevole Flor a indicarmi i nomi di quei funzionari che rivolgersero ai danneggiati di guerra le parole che egli ha ripetuto alla Camera: saprei prendere immediatamente i provvedimenti del caso contro quei funzionari che mancassero di rispetto alla condizione pietosa dei danneggiati di guerra ed insieme alla nobile popolazione trentina.

Debbo anche dichiarare all'onorevole Flor che non è vero che il Governo dimentichi o voglia rallentare l'opera di ricostruzione e l'opera di risarcimento dei danni di guerra. Non è vero che la legge sia in applicazione da quattro anni; la legge è in applicazione da due anni. L'onorevole Flor sa che la legge fu estesa alle nuove provincie nel 1920; l'opera del Ministero delle terre liberate è cominciata soltanto nel luglio 1921.

Ora, per quel che riguarda la ricostruzione di fabbricati, se è vero che c'è ancora molto da fare, è pur vero che molto è stato compiuto. E per quel che riguarda il risarcimento dei danni di guerra, sono stati presi, proprio in questi giorni, provvedimenti che varranno a soddisfare i desideri legittimi delle popolazioni trentine, verso le quali il Governo assolverà tutto il suo dovere. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, si intendono ritirate le interrogazioni degli onorevoli:

Pennavaria, al presidente del Consiglio dei ministri, e ai ministri dell'industria e commercio, del lavoro e della previdenza sociale, e dei lavori pubblici, « per conoscere il pensiero del Governo sulla crisi degli asfalti e derivati in Sicilia e sui provvedimenti che si intendano adottare per fronteggiare urgentemente alla grave preoccupante disoccupazione in seguito alla chiusura delle miniere e alle difficoltà dei trasporti per l'aumento delle tariffe ferroviarie ».

Bottai, al ministro degli affari esteri, « per sapere quale misteriosa influenza agisca negli uffici della Consulta, per conservare la rappresentanza dell'Italia ad Harbin all'attuale console onorario, nonostante i rapporti inviati dalla nostra Legazione di Pechino al Ministero contro quel nostro indecoroso rappresentante, giudicato come pazzoide e uomo senza scrupoli, dalle auto-

rità e dalla stampa locale per vari fatti scandalosi da lui commessi, tra i quali si segnalano i seguenti:

1º) l'arbitrario arresto del proprio fratello fatto da lui eseguire per semplici conflitti personali d'interessi, a mezzo della polizia cinese, in ispregio al vigente regime delle Capitolazioni, con grave scandalo della popolazione europea e profonda umiliazione della colonia italiana; 2º) avere invaso di notte, per pura rappresaglia personale, e facendosi abusivamente accompagnare da due marinai italiani, il domicilio di un suddito estero, il quale indignato, con naturale reazione, lo gettò fuori di casa; 3º) aver messo a soqquadro per futili motivi un negozio cinese; 4º) utilizzare sistematicamente marinai italiani, con gran disdoro per la nostra bandiera, per introdurre, senza pagare i dovuti diritti daziari, casse di vini e liquori dei quali fa largo commercio ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Conti, al presidente del Consiglio dei ministri ministro dell'interno, « per sapere:

1º) se e come sia provveduto per assicurare il passaggio in proprietà allo Stato delle tenute « Albarese » e « Badiola » in provincia di Grosseto, già appartenenti alla Casa Asburgo-Lorena; 2º) quali proposte e domande siano pervenute al Governo e da parte di quali persone, o gruppi o società di speculatori, per l'acquisto delle tenute; 3º) quali decisioni intenda di adottare su le proposte fatte al Governo dai combattenti della provincia di Grosseto per l'assegnazione delle tenute all'Opera nazionale combattenti ».

A questa interrogazione risponderà l'onorevole sottosegretario di Stato per l'industria.

Ne ha facoltà.

**BOSCO-LUCARELLI**, *sottosegretario di Stato per l'industria e commercio*. Il Ministero ha ritenuto che le tenute di Albarese e Badiola appunto perchè appartenevano al patrimonio privato di Casa Asburgo-Lorena, siano per l'articolo 208 del Trattato di San Germano passate di pieno diritto in dominio dello Stato, salvo l'addebito della somma a favore dell'Austria in conto riparazioni. E su conforme parere del Ministero degli esteri si sono fatte premure al Ministero delle finanze per l'incameramento della tenuta stessa, incameramento che è già avvenuto. Però il duca Lante della Rovere, in virtù di due convenzioni stipulate il 15 dicembre 1914 a Vienna e il 13 gennaio 1915 a Zurigo coi rappresentanti della casa arciducale, ritiene che le dette tenute siano passate in sua

proprietà e con atto del 17 dicembre 1920 ha convenuto il demanio dinanzi al tribunale di Grosseto. Pendente il giudizio, che si riferisce non semplicemente alla questione principale della legittimità degli avvenuti passaggi di proprietà, ma anche a subordinate relative alle migliorie fatte alle tenute stesse, il duca Lante della Rovere ha avanzato istanza per un benevolo componimento della vertenza col demanio dello Stato. Questa proposta è all'esame ed il Governo ha chiesto informazioni al riguardo.

Contemporaneamente sono pervenute due richieste di cessione, una per acquisto a titolo oneroso, da parte della Società per le bonifiche pontine, ed un'altra, per la cessione gratuita, da parte dell'Associazione Nazionale dei combattenti. Su queste proposte pendente ancora l'esame da parte del Ministero, anche in vista della vertenza che vi è col duca Lante della Rovere e dell'importanza della tenuta che supera come valore gli 11 milioni.

Stando così le cose, il Ministero si riserva di riguardare tutta la posizione; e può essere sicuro l'onorevole interrogante, che sarà esaminata con la maggiore benevolenza la richiesta che viene dall'Associazione dei combattenti.

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

**CONTI**. Prendo atto delle assicurazioni dell'onorevole sottosegretario per l'industria e faccio soltanto una raccomandazione. Credo che sia necessario tener presente in queste trattative, in modo specialissimo, l'interesse dello Stato in confronto di tutti i privati che hanno adocchiato le tenute dell'Albarese e della Badiola, perchè si tenta di derubare lo Stato.

Un tentativo fu fatto prima della guerra, nel 1915, e non precisamente soltanto nei giorni in cui furono stipulati i due atti ricordati dall'onorevole sottosegretario, ma anche a guerra dichiarata.

Il duca Lante della Rovere, presidente allora del Consiglio provinciale di Roma, stipulò in Zurigo un atto coi rappresentanti dell'Arciduca Francesco Ferdinando, in data 31 maggio 1915, atto che egli stipulava mentre sapeva che l'Italia era in guerra con l'Austria (*Comment.*).

Dopo la guerra si sono manifestati diversi appetiti oltre quello del duca Lante della Rovere. La società pelle bonifiche pontine vorrebbe bonificare anche la tenuta dell'Albarese e della Badiola che non hanno bisogno davvero di essere bonificate. Altri

in Maremma e fuori hanno preso di mira quelle due tenute.

Raccomando, quindi, all'onorevole ministro di tener d'occhio questi interessi, di non trascurare l'interesse che lo Stato ha di non lasciare cadere nelle mani di quei signori un patrimonio veramente cospicuo.

Si tratta di 10 mila ettari di terre attraversate dalla ferrovia Roma Pisa Genova, che non sono affatto paludose o malariche, e che possono essere ridotte a culture meravigliose.

Lo Stato, secondo me, accettando le trattative, come l'ha accettate, col duca Lante della Rovere, non ha completamente provveduto all'interesse suo. Se il duca Lante della Rovere non avesse compreso che innanzi al magistrato le sue ragioni non potevano essere sostenute validamente, non avrebbe probabilmente fatto allo Stato le proposte di transazione che ha fatto. Di questo il Ministero tenga conto.

Assicuro il ministro della giustizia che per parte mia non perderò d'occhio la questione, e che se per caso al Ministero c'è qualcuno dell'alta burocrazia, che sorride di questo caso e che giudica e manda, sappia che vi sono rappresentanti dell'interesse pubblico, che sorvegliano perchè nessuna negligenza od errore sia tollerato.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Finzi, al ministro della guerra, « per sapere cosa ci sia di vero nelle voci che circolano sulla imminente emanazione di un decreto-legge per la sistemazione dell'ordinamento statale dell'Aeronautica civile e se non ritenga più opportuno che tale importante problema di altissimo interesse nazionale venga invece portato in discussione al Parlamento ».

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

**LISSIA, sottosegretario di Stato per la guerra.** Assicuro l'onorevole Finzi che il Ministero della guerra non ha alcuna intenzione di provvedere all'ordinamento statale della aeronautica civile con provvedimenti, che sottraggano l'importante problema all'esame dell'organo competente.

Noi siamo troppe rispettosi delle prerogative della Camera perchè possiamo permetterci di venir meno all'ossequio doverosamente dovuto.

D'altra parte colgo l'occasione per informare l'onorevole Finzi che il problema della aeronautica, di vitalissima importanza per la difesa del Paese, forma oggetto di studi i più accurati, e che, quando tali studi sa-

ranno compiuti, non mancheremo di portare alla Camera i provvedimenti concreti.

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

**FINZI.** Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato non per le spiegazioni date sulla mancata emanazione di quel decreto-legge, ma per le promesse e le assicurazioni. Io devo spiegare ancora le ragioni dell'interrogazione che non è attuale, e risale al periodo del decreto-legge Gasparotto.

In quel periodo, per ovviare all'inconveniente di un decreto-legge, che veniva a disestare l'aeronautica civile italiana, ho presentato, come paravento, la mia interrogazione, e son lieto che, per questa parte sia sortito un buon esito.

Prendo come buona promessa quella, che mi fa oggi l'onorevole sottosegretario di Stato nei riguardi del Governo per il grave problema dell'aeronautica, di cui ormai diversi parlamentari si sono occupati, e di cui tutti ritengono sia giunto il momento della soluzione.

Spero che l'onorevole sottosegretario di Stato unitamente al ministro della guerra vogliano comprendere tutta l'importanza della nostra richiesta, e quanto prima presentarci, attraverso progetti di legge, quella forma di sistemazione, che è assolutamente necessaria per la vitalità aeronautica del nostro paese.

**PRESIDENTE.** Segue l'interrogazione dell'onorevole Corneli, sottoscritta anche dagli onorevoli Rabezzana, Garosi, Graziadei, Repossi, Bombacci, Remondino, al presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e ai ministri della guerra e delle colonie, « per conoscere la vera situazione nella Libia ».

Sullo stesso argomento segue un'interrogazione dell'onorevole Modigliani, al presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, e al ministro delle colonie, « su quanto accade nella colonia libica ».

**VENINO, sottosegretario di Stato per le colonie.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**VENINO, sottosegretario di Stato per le colonie.** L'onorevole Corneli ha richiesto il rinvio dell'interrogazione. Nessuna difficoltà da parte mia, purchè anche l'onorevole Modigliani lo consenta.

**MODIGLIANI.** Lo potrei, purchè lo svolgimento di essa potesse fissarsi all'ordine del giorno d'una prossima seduta.

**VENINO, sottosegretario di Stato per le colonie.** Per una molto prossima seduta è

impossibile, dovendo assentarmi per motivi di ufficio.

**PRESIDENTE.** In questo caso, non essendo presente l'onorevole Corneli, s'intende che abbia rinunciato alla sua interrogazione.

L'onorevole sottosegretario di Stato per le colonie ha facoltà di rispondere all'interrogazione dell'onorevole Modigliani.

**VENINO, sottosegretario di Stato per le colonie.** Per quanto riguarda la situazione in Cirenaica, posso assicurare l'onorevole interrogante che essa si presenta perfettamente tranquilla in esecuzione degli accordi di Regima.

I campi armati dei senussiti che tenevano la regione del Gebel sono stati sciolti e vennero sostituiti con quattro campi misti, composti di truppe del Governo e di militi senussiti sotto il comando italiano.

Questi campi misti compiono egregiamente il loro dovere mantenendo l'ordine nella regione ad essi affidata.

La terza sessione del Parlamento della Cirenaica si è testè chiusa dopo notevoli lavori compiuti e con frequenza numerosa di deputati. (*Commenti*). Col Senusso e coll'Emiro Said Idris si è proceduto di pieno accordo ed è sicuro e fermo intendimento del Governo di perseverare in questa via.

Per quanto riguarda la Tripolitania è noto che, ad onta della sincera buona volontà del Governo, la legge fondamentale non ha potuto ancora applicarsi essendo urtata contro la resistenza passiva dei capi e contro gli atti ostili dei medesimi.

È anche noto che oggi i capi ribelli sono anche istigati da agitatori panislamici e nazionalisti, che hanno interesse di tenere agitato il paese, e nel mentre vanno incolpando il Governo di non voler mantenere le promesse, di non voler violare le leggi e di voler applicare lo statuto, vanno creando una condizione ambientale che queste applicazioni rende sempre più difficili.

Nell'interno della Tripolitania si è costituito il cosiddetto comitato delle riforme, che dirige tutta quanta l'azione antitaliana.

Per opera di questo Comitato nel giugno dell'anno scorso fu indetto un convegno di capi agitatori nel Garian, dove furono concretate delle richieste che se fossero state accolte avrebbero significato rinuncia da parte dell'Italia alla sua potestà e non avrebbero ridotto l'Italia che a dover provvedere semplicemente all'amministrazione della colonia con propria finanza e a garantire con la propria bandiera l'azione panislamica.

Nuove insidie il Comitato delle riforme stava intessendo allorchè fu decisa l'occupazione di Misurata.

Tale occupazione servì di pretesto a nuovi atti ostili, i quali culminarono nella interruzione della linea ferroviaria Tripoli-Azizia; Tripoli-Zuara e l'incursione in parecchie oasi costiere. Essendosi in seguito riallacciati i rapporti con i capi ribelli fu deciso di sospendere le ostilità fino a un dato periodo di tempo, e il Governo fece intendere che non sarebbe stato alieno di ascoltare il desiderio dei capi, sempre che l'ordine fosse stato preventivamente assicurato.

Senonchè, spirata la tregua, i capi invasero l'oasi e segnatamente l'oasi di Zavia aprendo il fuoco contro il nostro piccolo presidio. Di fronte a questo stato di cose il Governo non ha potuto esitare, e senz'altro ha provveduto a ripristinare l'ordine e a tutelare il proprio prestigio attraverso quegli episodi che sono già noti. D'altronde non posso chiudere queste mie parole se non pronunziando e ripetendo quelle medesime che il ministro delle colonie ebbe a dire nel Senato a proposito di una interrogazione di questo genere: « Se si vuole la pacificazione il Governo è pronto a collaborare per il raggiungimento di tale utilissimo fine. Ma se a questo fine non si vuole giungere, il Governo saprà rammentare soltanto quello che è il suo supremo dovere e cioè la tutela nel presente e per l'avvenire degli interessi e dei diritti del nostro paese ». (*Vive approvazioni — Commenti*).

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

**MODIGLIANI.** La discussione per quanto breve non può essere lasciata correre sul binario degli episodi ultimi. Troppo facile, per il Governo, il dire che essendosi creato uno stato di necessità militare, esso ha dovuto reagire secondo la legge della necessità militare.

La discussione deve essere posta invece sopra un altro terreno. Cioè: se si è ben fatto e ben provveduto concorrendo a creare lo stato di necessità militare, e se i precedenti della situazione in cui oggi ci troviamo siano da approvarsi. È su questo punto che evidentemente la risposta del Governo avrebbe dovuto essere più precisa. E non solo invece essa non è stata precisa, ma ha fornito, a mio avviso, autorizzazione a tutte le censure, che rapidamente formulerò.

Dico che queste censure ha autorizzato appunto perchè ha cominciato col prospet-



tare la ben diversa condizione di cose che si verifica in Cirenaica.

Non ignoro le differenze etniche, storiche e politiche che corrono fra la Cirenaica e la Libia; ma sta di fatto che in Cirenaica la politica degli accordi, la politica della rinuncia all'uso del metodo forte, ha condotto a risultati dei quali il Governo in questo momento si è dichiarato lieto.

E osservi la Camera, che certo lo sa, e non lo smentirà certo il Governo, che in Cirenaica la politica degli accordi è arrivata fino a consentire che accordi successivi modificassero radicalmente quelli a cui i Senussi avevano aderito dapprima.

I senussi avevano prima promesso lo sgombero di certe zone e il ritiro incondizionato delle loro forze. E il Governo bene fece quando in un successivo accordo sostituì, a questo impegno, l'altro che oggi ha vigore, e che attenua assai il precedente.

Infatti l'accordo ora in vigore non comporta più il ritiro delle forze senussite, ma una occupazione militare mista. Il che sta a dimostrare che quando in Cirenaica rinunciando utilmente al metodo forte, si è seguito il metodo degli accordi, si è rispettato ciò che meritava rispetto, e si è contemperato col rispetto dei diritti locali la tutela degli interessi di cui il Governo italiano si preoccupa, si è pur potuti arrivare ad uno stato di cose che risparmia ogni effusione di sangue, e l'uso di mezzi nettamente incivili da parte dell'Italia.

Questo per disgrazia non è avvenuto in Libia. Nessuno mi consentirebbe, a cominciare dal Presidente, di rifare la storia di tutti gli errori tragici nei quali va ricercata una delle fonti più importanti del rifornimento di armi a favore dei così detti ribelli, i quali appunto da tali errori hanno ricevuto — ripeto — molti dei mezzi bellici che ora si volgono contro di noi. Eppure, nonostante la lezione, si riprende e si aggrava ogni giorno la politica del metodo forte.

Pareva che l'allontanamento di Mercatelli — di cui non si può fare la critica oggi che egli è passato tra i più —... (*Commenti*).

Qualcuno mi avverte che la storia può sempre farsi. Ma io rispondo che quando la morte è tanto recente, non si può fare la storia con tutta libertà di giudizio.

Comunque, dicevo, che l'allontanamento del Mercatelli (sulla cui incapacità fu unanime il parere del Governo e degli oppositori di tutte le parti, nella Commissione degli esteri), avrebbe dovuto segnare un periodo nuovo; e quando il nuovo governatore

arrivò a Tripoli — ho qui i documenti — parve proprio che egli volesse inaugurare una politica di accordi. Invece questa politica di accordi che aveva raccolto in Cirenaica i successi che ho voluto sottolineare, è stata abbandonata immediatamente in Libia. Si è tornati al metodo forte, e il metodo forte ha avuto la sua prima manifestazione nella spedizione di Misurata.

Ho qui alcune lettere pubblicate da un giornale fiorentino non sospetto. Sono le lettere di un colonnello che è poi morto combattendo.

Basta leggere questa lettera per sentirsi convinti dalla profonda serenità di questo soldato; anche se ci si senta presi ad un tempo dalla affettività profonda e pur contenuta che da quella lettera traspira.

Ebbene queste lettere dimostrano però anche che sulla spedizione di Misurata non ci si è detta la verità, quando si è tentato di farla apparire come una cosa insignificante. Quel colonnello preannunzia e prevede, al momento di partire, che la spedizione sarà una cosa tutt'altro che insignificante; e quando è sul posto di combattimento egli osserva bensì che i suoi ascari hanno fatto una carneficina, ma prevede e preannuncia che la resistenza degli arabi sarà tutt'altro che facilmente domabile.

Non si è trattato dunque di un piccolo provvedimento di polizia, ma di un atto di forza in grande stile, che sta dando quei risultati che noi dobbiamo oggi dolorosamente constatare; risultati che non possono essere misurati soltanto alla stregua dei morti che sono caduti al di qua della trincea.

Non mi pare che nel 1922 sia vietato di constatare che una politica di forza, anche in regime coloniale, deve registrare al proprio passivo anche i morti al di là della trincea. Noi vogliamo restare in Libia; vogliamo avviare un commercio, introdurre una civiltà che diciamo superiore a quella che vi è: ebbene, provvediamo noi forse in questo senso seminando migliaia e migliaia di cadaveri fra coloro che si chiamano ribelli e che sono poi le genti che vogliamo civilizzare?

Ma perchè si possa dare un giudizio esatto di questa ripresa di attività che continua ancora, e continua in un modo troppo grave perchè si possa lasciarla passare senza protesta, io offro in regalo ai nazionalisti di questa Camera ed ai nazionalisti in tutta Italia, un dono...

CAETANI. *Timeo Danaos...*

MODIGLIANI. Lo so. Ella ha ragione di temere il regalo, anche se non viene da un

danao, perchè io le offro in regalo la prova documentale che quegli individui che lei vede volentieri combattuti e distrutti, non fanno altro che rivendicare per sè, ciò che Lei rivendica per il suo paese (*Approvazioni all'estrema sinistra — Rumori a destra*) Oh! lo so che è facile, per i nazionalisti, trovare degli argomenti per negare che gli altri possano rivendicare, per sè, quello che i nazionalisti rivendicano per il proprio paese. Contro i tedeschi fu detto quel che fu detto. Ai turchi si disse che... erano turchi. Agli arabi il diritto si nega perchè sono arabi...

*Voci dall'estrema destra.* E in Russia? Ci parli della Russia!

MODIGLIANI. Egregi contraddittori, se il Presidente mi lascia fare io sono pronto anche a parlarvi della Russia.

PRESIDENTE. No, no! Ella deve limitarsi all'argomento della sua interrogazione.

MODIGLIANI. Allora onorevole Presidente, ella vorrà darmi atto che se non rispondo in merito alla Russia, ciò avviene solo perchè il regolamento non lo permette.

PRESIDENTE. Cerchi di concludere onorevole Modigliani. Ella parla da dieci minuti!

MODIGLIANI. Ho finito. Io volevo dunque offrire in dono ai nazionalisti il proclama dei rappresentanti arabi che si sono radunati al Garian. Il proclama, signori nazionalisti, suona così: « all'unanimità si sono trovati concordi sulla necessità della riforma della nostra patria, e di adoperare, ecc., ecc. ».

E il proclama fu riprodotto da giornali, non nostri, ma vostri, cito il *Popolo Romano...* (*Commenti — Interruzioni — Rumori a destra*).

PRESIDENTE. Lascino parlare. Non interrompano!

MODIGLIANI. Io casco dalle nuvole. Il *Popolo Romano* non è un organo attendibile; ma dovevate dircelo durante le elezioni quando vi sorreggeva. (*Approvazioni all'estrema sinistra — Rumori — Interruzioni a destra*).

Del resto, non su quel giornale solo è stato riprodotto, per fortuna, un altro documento anche più decisivo: cioè l'indirizzo che i patrioti nazionalisti del Garian hanno presentato al principe Umbero di Savoia, quando si è recato recentemente a Tripoli.

L'indirizzo è di omaggio al Sovrano, di speranza nell'opera del Sovrano. Vedremo a tempo e a luogo se le speranze siano bene o male collocate.

Comunque l'indirizzo è il più legittimista che si possa concepire. Esso però rivendica

per gli arabi, diritti a cui nessuno di noi rinunzierebbe nel proprio paese.

E non mi opponga il sottosegretario alle colonie l'intangibilità dello Statuto libico perchè è noto che tale statuto fu subito riveduto nella sua applicazione, quando si volle assicurarsi un maggiore numero di deputati libici più italo-fili.

Allora la legge è stata opportunamente riveduta per assegnare alla città dove non mancano i *ralliés* sovvenzionati, un numero maggior di deputati, diminuendo invece quelli assegnati alle zone meno addomesticate.

Io vi dico, o signori, che quando il diritto di difesa della propria civiltà si vuole rivendicare per sè, bisogna anche ammettere che una rivendicazione simile possa sorgere contro di noi.

Noi possiamo, o più precisamente voi potete voler difendere lo stato di fatto che avete creato, ma dovete tener conto di queste rivendicazioni locali. È una violazione delle ragioni storiche stesse della nostra esistenza come Nazione, rispondere col bombardamento e forse anche con peggio, a genti che rivendicano il proprio diritto.

Ecco perchè ciò che succede in Sicilia è conseguenza della vostra politica, prima che di qualunque altra causa. (*Applausi all'estrema sinistra — Commenti*).

### Svolgimento di proposte di legge.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Svolgimento di due proposte di legge:

per distacco della frazione di Tuturano dal comune di Brindisi e sua costituzione in comune autonomo;

per il distacco della frazione di San Michele dal comune di San Vito dei Normanni e sua costituzione in comune autonomo.

Se ne dia lettura:

ACERBO, segretario, legge: (V. tornata del 15 maggio 1922).

PRESIDENTE. L'onorevole Tamborino ha facoltà di svolgerle.

TAMBORINO. Onorevoli colleghi, le due proposte di legge che sottopongo alla vostra attenzione riguardano il distacco della frazione di Tuturano dal comune di Brindisi e della frazione di San Michele dal comune di San Vito dei Normanni.

Queste due frazioni non sono piccoli paeselli. Sono due grosse borgate, le quali hanno tutti i requisiti richiesti dalla legge per poter

essere costituiti in comuni autonomi. Non manca la vastità del territorio, non manca la produzione abbondante, e non manca il numero degli abitanti. Queste due frazioni non possono attendere al loro sviluppo materiale e morale per la grandissima distanza che li separa dai comuni da cui dipendono.

Ora vi sono ragioni di equità e di giustizia che consigliano di poter concedere la chiesta autonomia, e prego pertanto la Camera di voler prendere in considerazione le due proposte di legge.

**PRESIDENTE.** Contro la presa in considerazione di queste proposte di legge ha chiesto di parlare l'onorevole Tonello. Ne ha facoltà.

**TONELLO.** Onorevoli colleghi, prendo la parola per notare semplicemente come queste richieste di costituzione, in comuni autonomi, di frazioni, creano degli inconvenienti gravissimi per il nostro paese.

Quando l'onorevole Squitti domandò la costituzione in comune della frazione di Motta Filocastro, appartenente al comune di Limbato, i frazionisti del paese per dimostrare che si erano staccati dal capoluogo hanno distrutto le strade, in maniera che quando la Commissione si recherà colà per esaminare le condizioni dei luoghi, troverà uno stato di fatto impossibile.

Questo dico perchè non si consenta troppo facilmente a queste continue richieste. Quando sarà discussa la proposta di legge del deputato Tamborino vedremo se le circostanze richiedono la costituzione in comune autonomo di queste due frazioni.

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

**CASERTANO,** *sottosegretario di Stato per l'interno.* Il Governo, con le consuete riserve, non si oppone alla presa in considerazione.

**PRESIDENTE.** Metto a partito la presa in considerazione della proposta di legge del deputato Tamborino: « per il distacco della frazione di Tuturano dal comune di Brindisi e sua costituzione in comune autonomo ».

*(È presa in considerazione).*

Metto a partito la presa in considerazione dell'altra proposta di legge del deputato Tamborino: « per il distacco della frazione di San Michele dal comune di San Vito dei Normanni e sua costituzione in comune autonomo ».

*(È presa in considerazione).*

#### Rinvio di votazione segreta.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: «Provvedimenti sui buoni del tesoro».

Se la Camera consente, per non procedere ad un'unica votazione, potremo abbinare domani questa votazione a quella sul disegno di legge degli stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

Non essendovi opposizioni, resta così stabilito.

#### Seguito della discussione dei disegni di legge: Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1921-22 e 1922-23.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge: Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1921-22 e 1922-23.

Prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di esprimere il suo avviso sui vari ordini del giorno.

Prima però debbo comunicare che sono stati presentati, dopo la chiusura della discussione generale, altri cinque ordini del giorno i quali, a termine del regolamento, non possono essere svolti, ma potranno essere posti in votazione: uno è della Commissione, e ne diede lettura, ieri sera, il relatore onorevole Ciappi; degli altri quattro, il primo, dell'onorevole Di Giovanni Edoardo, è così concepito:

« La Camera, compresa della necessità di svolgere una larga politica di lavori pubblici in Sicilia, invita il Governo:

a) a provvedere perchè in provincia di Siracusa sia dato corso ai lavori, che, sebbene cominciati, procedono con ingiustificabile lentezza, ed a tutti quegli altri progettati od in corso di studio, la cui esecuzione è richiesta da urgenti necessità;

b) riconosciuta la legittimità delle aspirazioni e della agitazione della induttre popolazione di Pachino, per l'allacciamento alla rete ferroviaria,

fa voti perchè il Governo provveda alla costruzione del tronco della ferrovia a scartamento ordinario Pachino-San Paolo, soddisfacendo ad una necessità del traffico locale ».

Il secondo ordine del giorno, dell'onorevole Fantoni, è così concepito:

« La Camera afferma che l'Amministrazione ferroviaria può giustamente provvedere, e nel miglior modo, all'interesse dello

Stato, indicendo le gare e le licitazioni tra le cooperative e consorzi di cooperative aventi legale costituzione e riconosciuta capacità tecnica, senza chiamare in concorrenza appaltatori privati, sopra tutto se le ditte appaltatrici hanno la loro sede lontana dal luogo di esecuzione dei lavori, e che debba in questo senso richiamarsi l'attenzione dei funzionari che provvedono alla concessione dei lavori, perchè la possibilità di chiamare a concorso le ditte private, là dove possa ritenersi opportuno, non venga interpretata nel senso, che in ogni caso, e nel maggior numero possibile, siano invitate in gara le ditte private, là dove esistano cooperative e consorzi di cooperative, atte ad eseguire i lavori, e perchè tale possibilità venga senz'altro esclusa, quando trattisi di lavori di manovalanza, che non importano anticipo di capitale o di materiali, o necessità di speciale opera tecnica, nel quale caso l'intervento in gara del singolo appaltatore troppo facilmente si presta ad un ingiusto deprezzamento del valore del lavoro e alla eliminazione fraudolenta degli organismi cooperativi, che si risolve alla fine in un danno dello Stato stesso».

Il terzo ordine del giorno, degli onorevoli Fontana, Ducos, Mantovani e Ferrari Giovanni, è così concepito:

«La Camera, compresa delle esigenze del commercio e della esportazione afferma che i termini di resa in materia dei trasporti ferroviari, devono essere contenuti in limiti precisi ed improrogabili, e che la facoltà di prolungare detti termini non deve essere consentita neppure in via eccezionale, al giudizio esclusivo dell'impiegato di stazione: ciò che annulla in definitiva i termini di resa, e ponendo a riparo l'amministrazione da un danno relativamente lieve che le verrebbe per indennizzi per il ritardo eventuale, procura al commercio e all'Amministrazione stessa per il diminuito traffico un pregiudizio infinitamente maggiore».

Il quarto, degli onorevoli Lucci e Bovio, è così concepito:

«La Camera invita il Governo ad affrettare i lavori della direttissima Roma-Napoli».

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

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, la discussione è stata lunga, ed i vari argomenti riguardanti i lavori pubblici, sia nelle linee generali, sia nei casi riguardanti lavori delle singole regioni, sono

stati così ampiamente svolti che io non farò che brevemente dire il pensiero del Governo sui vari ordini del giorno che sono stati presentati e svolti.

Io prego l'onorevole Fazio a ritirare il suo ordine del giorno, che non potrei accettare.

PRESIDENTE. Non è presente.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Allora s'intende che lo abbia ritirato.

Uguale preghiera farei per l'ordine del giorno dell'onorevole Mastino...

PRESIDENTE. Anche l'onorevole Mastino non è presente.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. S'intende che lo abbia anch'egli ritirato.

Per quanto riguarda l'ordine del giorno dell'onorevole Federzoni, io lo prego di cambiarlo in raccomandazione.

È bene che egli sappia che la Commissione, istituita con decreto luogotenenziale 29 aprile 1919, alla quale ha accennato ieri l'onorevole relatore, e che fece il piano regolatore delle strade ferrate dell'Italia centrale, mise anche la ferrovia Roma-Viterbo-Acquapendente-Siena-Firenze, ma la considerò come ferrovia secondaria, che non doveva intralciare il corso delle ferrovie attuali. Malgrado ciò, poichè in un avvenire più o meno prossimo è possibile che si possa intensificare il traffico sulla linea che l'onorevole Federzoni raccomanda, io gli prometto di fare il possibile perchè nella costruzione dei tronchi non si pregiudichi l'avvenire, e lo prego di cambiare il suo ordine del giorno in raccomandazione.

Con il suo ordine del giorno l'onorevole Caccianiga fa voti perchè si modifichino le vigenti disposizioni per le concessioni di acque pubbliche, ma credo che l'onorevole Caccianiga possa trattare meglio questa questione in occasione della discussione della proposta di convalida del decreto-legge 9 ottobre 1919, anzi dei vari decreti-legge che hanno modificato radicalmente il regime delle acque. Il progetto di legge per la convalida di questi decreti è alla V Commissione, è stato nominato il relatore, che credo sia l'onorevole Ciappi, la relazione credo sia già pronta, presto la discuteremo, ed allora potremo esaminare tutto il regime delle derivazioni di acque pubbliche. Gli dico però fin d'ora che dei numerosissimi decreti-legge che sono stati fatti in questo periodo, quelli che riguardano il regime delle acque hanno avuto un'importanza benefica, ed hanno contribuito allo sviluppo delle concessioni delle acque pubbliche. È onore dell'Amministrazione dell'onorevole Bonomi di aver iniziato un nuovo regime di concessione delle acque pubbliche, ed il caso

speciale per il quale l'onorevole Caccianiga rivolgeva censura al vigente sistema mostra invece come siano ingiustificate le censure. È in base appunto alle nuove disposizioni che si ha potuto non intralciare il cammino della concessione alla quale accennava l'onorevole Caccianiga.

È bene che la Camera sappia che quando, nel luglio 1920, fu presentata la domanda per la concessione del canale della Vittoria, domanda fatta da un consorzio per ricavare le acque alla destra del fiume Piave, a Nervesa, e che è quella a cui è favorevole l'onorevole Caccianiga, se si fosse applicato il regime anteriore a quello attualmente vigente, la domanda avrebbe dovuto essere respinta, in quanto che vi erano domande anteriori, vi erano delle domande antiche precedenti anche alla nostra guerra.

Con il sistema antico la precedenza nel tempo costituiva titolo ad avere la precedenza nell'aggiudicazione. Ma il Consiglio superiore delle acque, ispirandosi appunto ai nuovi decreti, e vedendo che questi decreti danno la preferenza non alla priorità delle domande, ma a quelle che hanno importanza generale e meglio tutelano un pubblico interesse, scartò dopo lunga istruttoria, le precedenti domande, ed ammise all'istruttoria la domanda che interessa l'onorevole Caccianiga e la provincia di Treviso in nome e nell'interesse della quale egli parla.

E così, con ordinanza del 5 febbraio di quest'anno, venne ammessa all'istruttoria la domanda per la derivazione alla destra del fiume Piave. E se vi fu ritardo rispetto alla data di presentazione, il ritardo provenne appunto dal fatto che era necessaria l'adozione di definitive determinazioni in merito a tutte le istanze anteriori, parecchie delle quali dovettero rintracciarsi essendo anteriori all'invasione nemica.

L'istruttoria era avanzata, quando sopravvenne una nuova domanda di una società che rappresentava altri grandi interessi e che, come l'onorevole Caccianiga ha detto, aveva già per questa derivazione d'acqua fatto spese notevoli. Quando questa nuova domanda venne presentata, era dovere di equità, di giustizia, l'esaminare quale delle due meglio corrisponda al pubblico interesse. Si noti che questa seconda domanda, che è della società per l'utilizzazione delle forze idrauliche del Veneto, chiede la derivazione del Piave a sinistra.

Furono messe in istruttoria l'una e l'altra domanda. L'onorevole Caccianiga ha detto che per il giugno è fissata la seduta del

Consiglio superiore delle acque per dare l'avviso tecnico sull'una e sull'altra.

Io chiedo all'onorevole Caccianiga e chieggo alla Camera se maggiore celerità era possibile, trattandosi che l'una e l'altra domanda, si ispirano alla tutela di interessi pubblici.

Da questo lato nulla vi è da modificare al regime attuale, ma dobbiamo invece riconoscere come esso tuteli, sia l'interesse dei privati, sia (quello che più importa) i grandi interessi pubblici.

Non è giusta dunque, la censura che l'onorevole Caccianiga ha rivolto al procedimento seguito, e lo prego perciò di ritirare l'ordine del giorno, per risollevarne la questione a quando verrà in discussione la convalida dei vari decreti-legge che sono stati emanati in questo periodo, e che, ripeto, verranno presto all'esame alla Camera.

L'onorevole De Andreis ha fatto una importante ed istruttiva discussione intorno alla necessità di regolare con un largo piano tutte quante le questioni che riguardano i lavori pubblici, di fare un programma di lavori un piano regolatore logico ed organico per le strade, i porti, le vie fluviali, le tramvie, e specialmente le ferrovie e l'elettrificazione. Quanto al problema dell'elettrificazione l'onorevole De Andreis ha consigliato di non lasciarsi guidare dalla volontà di arrivare a rapide conclusioni, ma fare lunghi studi, ed esaminare singolarmente per vedere quale ferrovia è utile, sia elettrificata, quale no.

Non è questo il momento, dopo così ampia discussione fatta, di esaminare di nuovo i vari problemi sollevati dall'onorevole De Andreis. Io lo prego di ritirare il suo ordine del giorno, accettando l'assicurazione che io volentieri gli do, che, cioè, grande importanza il Governo darà alle sagge cose che egli ha detto, le quali non possono raccogliersi in un ordine del giorno che contempli tutti quanti i servizi dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, ma che certamente meritano la considerazione a cui hanno diritto, sia per la competenza dell'onorevole De Andreis sia per la serenità che egli ha portato nello studio di queste questioni.

Con questa mia dichiarazione, io lo prego di ritirare il suo ordine del giorno.

A titolo di notizia, aggiungo che in base all'articolo 25 del decreto 28 novembre 1919 è stato per parte della Commissione tecnica, istituita nel 1919, iniziato uno studio di piani regolatori stradali per le provincie del Mezzogiorno e delle Isole. Ma lo studio richiede

tempo lungo, mentre la Commissione, se non verrà prorogata, cesserà di funzionare al 30 del prossimo giugno.

Per quanto poi riguarda poi la ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino, alla quale tengono l'onorevole De Andreis ed altri deputati, credo giuste le censure che l'onorevole De Andreis ha fatto per il ritardo nella costruzione di anni, di lustri, ma esso è dovuto a difficoltà finanziarie. La ferrovia arriva ora a San Leo, ma l'appaltatore ha fatto istanza per prolungare la costruzione del tronco Auditore-Macerata. La linea, come ricordava esattamente l'onorevole De Andreis, era già chiesta dai deputati di una generazione anteriore alla nostra, e l'onorevole De Andreis ha ricordato giustamente la forte e austera figura dell'onorevole Vendemini.

Le Ferrovie esamineranno la domanda del commendatore Cidonio nei riguardi tecnici e finanziari con la maggior buona volontà, per arrivare al completamento di questa linea, che da tanto tempo le popolazioni desiderano, con l'avvertenza che ove voglia adottarsi il sistema della concessione, occorrerà presentare un progetto di legge.

Gli onorevoli Florian e Giacometti hanno presentato un ordine del giorno con cui richiedono una maggiore vigilanza del Genio civile sui consorzi di bonifiche e chiedono la istituzione di commissioni di controllo nelle quali siano rappresentate anche varie cooperative e le organizzazioni operaie interessate ai lavori relativi.

Ora le vigenti norme provvedono largamente alla vigilanza sui consorzi di bonifica, demandandola al Genio civile, ai prefetti e in casi speciali a rappresentanti dell'amministrazione centrale sui consorzi.

Assicuro inoltre l'onorevole Florian che è intendimento del Ministero di meglio disciplinare, oltre che la vigilanza, i rapporti tra consorzio e consorzio perchè, come è stato notato anche recentemente nel congresso di San Donà di Piave, spesso questi consorzi, specialmente quelli limitrofi, si intralciano fra loro, e l'opera dell'uno riesce di disturbo dell'opera dell'altro.

È intendimento del Ministero di istituire una Commissione che vigili l'opera di questi consorzi e dia ad essi unità di indirizzo. Posso assicurare che nella Commissione una rappresentanza sarà data alla classe operaia.

Con queste dichiarazioni mi auguro che l'onorevole Florian vorrà ritirare il suo ordine del giorno.

Quanto all'onorevole Stefani...

PRESIDENTE. Ella ha già risposto all'onorevole Stefani.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho risposto prima, ma vorrei aggiungere poche parole solamente: vista la complessività degli argomenti che egli ha svolti e visto che alcune conclusioni sono state accettate, ed altre no, pregherei l'onorevole Stefani di accontentarsi delle dichiarazioni fatte nella discussione generale e di voler ritirare il suo ordine del giorno.

Gli onorevoli Agnesi, Zegretti, Bubbio ed altri hanno sollevato la grave questione delle strade.

A proposito della quale questione io rispondo così anche agli ordini del giorno dell'onorevole Faranda e degli altri che sull'argomento delle strade si sono intrattenuti.

L'onorevole Agnesi vuole, in primo luogo, aumento di fondi. Li vorrei anch'io con lui; e mi associo con lui e con gli altri nel ritenere l'insufficienza dei fondi stanziati in bilancio per avviare a soluzione il gravissimo problema delle strade.

Nel progetto di legge per i 54 milioni vi è anche una parte dedicata alle strade, ma malgrado ciò, assicurai nella discussione generale la Camera, che avrei visto se nell'ambito del bilancio si possa, con storni di fondi, ricavare altri milioni dagli stanziamenti per opere che non abbiano immediata esecuzione, e destinare questi fondi a beneficio delle bonifiche e delle strade.

Però l'onorevole Agnesi, l'onorevole Faranda, il presidente stesso della Commissione e relatore, mi hanno informato che è pensiero della Commissione di non portare in discussione il progetto per la richiesta di un miliardo e 750 milioni se non si toglie da questa somma una parte per destinarla alle strade.

Queste dichiarazioni, fatte pubblicamente dall'onorevole presidente della Commissione, m'impongono l'obbligo di dire, in primo luogo, che non posso dare risposta assoluta e decisiva in questo momento perchè non vi è il ministro del tesoro, con il quale, e si comprende facilmente, io debbo intendermi.

Però siccome sono state sollevate censure, che a me sembrano premature, intorno a quel progetto presentato per il materiale mobile delle ferrovie, consenta la Camera che io faccia una dichiarazione su quel progetto di legge.

Perchè lo abbiamo presentato? Ma credete sul serio che sia possibile che due ministri dei lavori pubblici, il mio predecessore, e chi ha l'onore di parlarvi, e due ministri del tesoro si sarebbero messi ad affrontare così leggermente la responsabilità di una tanto

seria spesa se non avessero avuto la convinzione che essa era assolutamente necessaria, indispensabile, per l'esercizio completo, pronto, proficuo delle nostre ferrovie? Ma credete sul serio che così leggermente avremmo presentato alla Camera un progetto di così grave importanza, se della sua indispensabilità non fossimo stati convinti?

Notate, onorevoli colleghi, e lo dirò quando avrò l'onore di discutere su quel progetto, notate che le somme stanziati per il materiale mobile, sono inferiori a quelle che la Francia e l'Inghilterra e gli altri Stati hanno speso per il loro materiale mobile dopo la guerra. Ed inoltre è bene si sappia che, mentre qui lungamente si è discusso sulle ore di lavoro e sui turni di servizio, non si possono sul serio modificare i turni di servizio del nostro personale ferroviario, non possiamo stabilire sul serio le otto ore, otto ore di lavoro effettivo e non otto ore di presenza, se non abbiamo un così numeroso materiale da permettere di fare le otto ore effettive.

Il problema del personale è connesso con il problema delle otto ore, ma il problema delle otto ore è connesso con quello dei turni di servizio, ossia è connesso con quello del materiale.

È vero che, approvato in questo momento, il progetto può avere anche il vantaggio di favorire l'industria nazionale, contribuendo a lenire la disoccupazione; e quindi è opportuna l'approvazione in questo momento.

Ma oltre le necessità del momento, oltre la necessità di favorire l'industria nazionale, è bene si sappia che v'è la grande necessità di completare il nostro materiale, di metterlo nelle condizioni in cui si trova il materiale di tutti gli altri grandi Stati civili, se veramente vogliamo diminuire il *deficit*, rendere possibile e serio il lavoro delle otto ore, ossia rendere possibili e seri con un materiale sufficiente i turni di servizio in una forma più regolare.

Questo dico, perchè la Camera abbia la sensazione che il problema è molto più grave di quel che sembri a prima vista. Che se poi da questa somma se ne possa sottrarre una parte, maggiore o minore, grande o piccola, per altre esigenze, come sono quelle che quali riguardano le strade, io vedrò con il ministro del Tesoro.

Non escludo la possibilità di una soluzione del problema nel senso indicato dalla Commissione, ma, ripeto, desidero che la Camera fin d'ora abbia la sensazione che

quel progetto è una necessità, se si vuole veramente regolare l'esercizio delle nostre ferrovie, se si vuole riparare almeno in parte al disavanzo ferroviario.

Del resto su di ciò avrò occasione di tornare quando, come mi auguro, il progetto verrà in discussione.

L'onorevole Agnesi chiede inoltre che sia prorogato oltre il 30 giugno il termine per l'inizio di quei lavori stradali che godono il beneficio dell'articolo 16 della legge 20 agosto 1921. L'onorevole Agnesi non ha bisogno di chiedere questo invito con un formale ordine del giorno della Camera, perchè io posso assicurarlo che è mia intenzione prorogare il termine oltre il 30 giugno per lo meno, se non per la presentazione delle domande di sussidio, per l'inizio dei lavori, che è condizione essenziale per avere il sussidio.

Se non prorogassimo il termine commetteremo una grande ingiustizia, in quanto che i comuni che più rapidamente hanno potuto avere l'approvazione e cominciare i lavori, godrebbero dei benefici della legge, mentre altri comuni, forse pure per il fatto degli uffici del Genio civile o degli altri organi governativi che ritardano nell'esame dei progetti, non godrebbero di questi benefici.

Io assicuro formalmente che la proroga vi sarà, e con queste dichiarazioni e con quelle che ho fatto nella discussione generale intorno alla gravità del problema stradale ed alla migliore volontà di aiutare lo sviluppo delle costruzioni stradali, io prego l'onorevole Agnesi di ritirare il suo ordine del giorno, prendendo atto di queste mie dichiarazioni.

Gli onorevoli Vella, Marino, Cotugno, Valentini e credo altri colleghi hanno presentato una serie di ordini del giorno, riguardanti il porto di Bari.

L'ordine del giorno dell'onorevole Vella si divide in due parti: una, con cui si chiede la presentazione alla Camera della convalida del decreto-legge riguardante la convenzione sul porto di Bari; l'altra, con cui si chiede un aumento delle somme per il porto stesso.

Quanto alla prima, io non debbo fare dichiarazione alcuna, perchè il progetto di convalida del decreto-legge che approva la convenzione fu presentato dal mio predecessore, e, come risulta dall'ordine del giorno della Camera, la quinta Commissione permanente ha già nominato il relatore, nella persona dell'onorevole Vallone; spero che questi voglia presentare presto la sua relazione, di che vivamente lo prego, sicchè prima che

termini il periodo dei lavori parlamentari potremo discutere su questa convenzione.

Da questo punto, quindi, l'ordine del giorno dell'onorevole Vella è inutile, inquantochè è già avvenuto quanto egli chiede.

Resta la questione degli stanziamenti. Ora, onorevole Vella, io credevo che ella mi avesse a ringraziare per quello che ho detto nella discussione generale. Perchè, parliamoci chiaro, qui sono fissati 84 milioni per il porto di Bari, mentre vi sono tre progetti, uno grandioso, come lo stesso onorevole Vella ha riconosciuto, per 300 milioni, un altro progetto per 135 milioni, e infine un progetto ridotto per opera del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che sembra quello più adatto, anzi che rappresenta un minimo indispensabile per il porto di Bari, e che richiede la spesa di di 110 milioni. Sicchè vi è la necessità di 26 milioni, quale è la differenza fra 84 e 110, e che rappresenta la somma necessaria per il progetto del porto di Bari.

Ma questi 26 milioni il Tesoro non li dà. E allora io dissi nella discussione generale che, finito l'esame del bilancio, avrei riuniti a Roma l'ingegnere capo del Genio civile di Bari, il relatore del Consiglio superiore che ha esaminato il progetto e il sindaco di Bari e avremmo visto insieme che cosa vi era da fare per non inutilizzare questi 84 milioni che restano inoperosi, per vedere di poter cominciare i lavori senza compromettere in avvenire il pagamento delle restanti somme, cominciando così a risolvere il problema del porto di Bari.

Assicuro l'onorevole Vella che, appena finita questa discussione, esaminerò personalmente il problema, nei limiti dello stanziamento degli 84 milioni, i quali, certamente, qualunque sia la soluzione del problema, non si possono spendere tutti subito. Ma giacchè questa somma vi è, vediamo di cominciare a spenderla per il porto, tanto più che vi è la questione sollevata dall'onorevole Vella sulla validità o meno della convenzione che è stata fatta. Quindi, parlare in questo momento della indispensabilità degli altri 26 milioni, mi pare prematuro.

Ripeto dunque all'onorevole Vella la promessa che feci nella discussione generale: appena finita questa discussione, quando avrò maggior tempo per lo studio delle pratiche quotidiane, cercherò con gli uomini tecnici, con l'ingegnere capo del Genio civile e col sindaco di Bari che ho il dovere di consultare prima di qualunque altro, di studiare il modo come avviare ad una so-

luzione pratica questo problema del porto di Bari.

Si accontenti l'onorevole Vella; si accontenti l'onorevole Marino di queste dichiarazioni, che sono ispirate al più intenso desiderio di veder cominciare i lavori di quel porto di cui io riconosco l'importanza.

Chi volete che in Italia non comprenda l'avvenire cui è destinato il porto di Bari? Chi volete che non comprenda come il porto di Bari debba avere nel nostro Adriatico meridionale un'azione decisiva e benefica?

Dobbiamo fare il possibile perchè questo porto si sviluppi. Onorevole Vella, onorevole Marino, onorevole Valentini e colleghi tutti che avete parlato giustamente di questo porto, sappiate che è mio fermo proposito che i lavori in quel porto, si svolgano il più rapidamente possibile. (*Interruzioni del deputato Vella*).

L'onorevole Cotugno...

PRESIDENTE. Ebbe una larga risposta. (*Si ride*).

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Allora passo oltre. Vorrei però pregare l'onorevole Cotugno di ritirare il suo ordine del giorno, il quale è così complesso, che per alcuni punti si può accettare, ma per altri no. L'onorevole Faranda...

PRESIDENTE. Seusi, onorevole Ministro, vi è l'ordine del giorno dell'onorevole Franceschi, il quale lo mantenne, rinunciando a svolgerlo.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Sta bene. All'onorevole Franceschi vorrei fare considerare che le condizioni dell'industria della lignite non riguardano il Ministero dei lavori pubblici, ma il Ministero d'agricoltura. Solamente le tariffe pel trasporto di questo combustibile sono di competenza del mio Ministero.

Raccomanderò alla Direzione generale delle ferrovie che nella revisione delle tariffe si provveda in modo favorevole a questa industria dei combustibili nazionali. E con queste dichiarazioni prego l'onorevole Franceschi di ritirare il suo ordine del giorno.

L'onorevole Faranda, oltre che sul problema delle strade, ha richiamato l'attenzione mia e della Camera sul grave problema di San Fratello. La verità è che in provincia di Messina, oltre al comune di San Fratello, altri comuni cominciano a dare delle preoccupazioni per il pericolo delle frane.

È problema grave, ed ha ragione l'onorevole Faranda di richiamare su di esso tutta l'attenzione della Camera e del Governo.



Per quanto riguarda San Fratello gli dirò che ho la coscienza di non meritare le più o meno aperte censure che ha fatte all'opera del ministro.

Egli sa che, appena arrivato al Governo, avendo trovato che il decreto-legge riguardante lo stanziamento per San Fratello non era eseguito dopo tre mesi dalla disgrazia, mi detti con la maggiore attività possibile a trovare una soluzione. Ordinai la costruzione di baracche, ordine che fu dato il 15 aprile. Fu mandato il legname e furono adottati tutti i provvedimenti necessari perchè le baracche presto sorgessero.

La questione di San Fratello, come ha accennato l'onorevole Faranda, si aggravò per un dissenso che vi è nella popolazione circa il luogo dove ricostruire il paese. Una Commissione presieduta da un valoroso ingegnere, l'ispettore superiore commendatore Gherzi e della quale faceva parte un geologo, andò sul luogo e dichiarò essere consigliabile trasportare il paese dal luogo franoso, dove attualmente si trova, in un altro punto distante otto chilometri che chiamano Acque dolci.

Questa era la disposizione che avrei data, se un illustre ed autorevole cittadino di San Fratello, già nostro collega, l'onorevole generale Di Giorgio, nato a San Fratello, e che era accompagnato dal consenso di quasi tutti i deputati della provincia di Messina, meno l'onorevole Faranda, non fosse venuto da me a protestare per il giudizio che era stato dato intorno al trasporto di San Fratello dal luogo esistente alle Acque dolci, dicendo che superficiale era stato il giudizio della Commissione, che egli in nome di San Fratello, e rappresentando il pensiero di quasi tutta la Deputazione, riteneva non giustificato questo passaggio. La Commissione, secondo l'asserzione dell'onorevole Di Giorgio, avrebbe fatto indagini superficiali e non accurate.

Innanzi a così seria richiesta innanzi al fatto che un autorevole cittadino di San Fratello, espressione del pensiero di quasi tutta la deputazione di Messina, esprimeva così reciso giudizio, che avreste fatto voi? Nominare una nuova Commissione, mandare rapidamente altri geologi. Ho chiesto subito al Ministero di agricoltura di mandarmi due geologi diversi da quelli di prima, perchè riesaminassero la natura del suolo. Poteva io, onorevole Faranda, assumere la responsabilità di accettare un giudizio così seriamente impugnato, in una questione

che è essenzialmente tecnica e dalla cui soluzione può dipendere la vita di molta gente, la sorte di quel paese?

Pregai il Ministero di agricoltura che mi mandasse due ingegneri diversi da quello mandato la prima volta; dopo qualche difficoltà mi furono indicati, essi andranno e faranno la nuova visita e gli accertamenti.

Ma frattanto, visto che urge che anche i cittadini abbiano un tetto, ho rapidamente dato istruzioni perchè si fabbrichino delle casette.

L'onorevole Faranda sa che ho dato queste disposizioni con la maggiore rapidità possibile, e ho minacciato anche punizioni nell'eventualità di ritardo nella costruzione. Il terreno è stato scelto, le baracche già cominciano a sorgere; non credo quindi di meritare censura. E se nella decisione del luogo dove dovrà sorgere San Fratello v'è stato del ritardo, credete a me, la responsabilità di far sorgere il paese in un posto piuttosto che in un altro, quando è impugnata la natura del terreno, questa grave responsabilità, giustifica la necessità di un'ulteriore indagine.

Onorevole Faranda, lavoreremo insieme per la risurrezione di San Fratello e avremo la gratitudine del paese, perchè veramente è un dovere nazionale che San Fratello risorga...

LOMBARDO-PELLEGRINO. Ma la Commissione ha già deciso! Ha deciso per Acquadolce.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma decise la prima volta! Posteriormente quella decisione è stata impugnata. Onorevole Lombardo, le dico che stamani ho avuto il piacere di vedere l'onorevole Faranda insieme al sindaco di San Fratello ed anche ad essi ho mostrato che quella che abbiamo seguita è la via migliore, e si sono mostrati grati della cura che ho messa per risolvere la questione. Consideri che l'onorevole Cutrufelli, Di Cesarò e tutti gli altri deputati, si rimettono al giudizio del generale Di Giorgio, e riconoscono la grave responsabilità di decidere del luogo dove deve sorgere il paese quando ancora non si è sicuri sulle condizioni del luogo stesso.

Prego l'onorevole Sanna-Randaccio, come avrei pregato l'onorevole Mastino se fosse stato presente, di ritirare il suo ordine del giorno. Essi sanno che nel poco tempo in cui sono stato al ministero ho fatto il possibile per la Sardegna, sanno che insieme all'onorevole Sanna-Randaccio abbiamo esa-

minato quali provvidenze si possano prendere per accelerare i lavori del Tirso, e quali emendamenti dobbiamo proporre ai relativi decreti-legge per rendere possibili i finanziamenti più celeri.

Sanno che per il bacino montano di Coghinas non è esatto quel che è stato detto, e cioè che i lavori non erano incominciati. L'opera del bacino montano di Coghinas si divide in otto lotti: quattro sono già finiti, gli altri due li ho appaltati proprio io, uno, il quinto lotto, per la somma di 2 milioni e 53 mila lire, l'altro il settimo per la somma di lire 856,480; l'appalto è stato aggiudicato e i lavori sono stati consegnati.

Quindi i lavori del Coghinas continuano rapidamente, e poichè l'onorevole Mastino e l'onorevole Sanna-Randaccio mi hanno ringraziato per l'annuncio che ad essi ho dato del progettino di legge per i danni dell'alluvione nel Nuorese del 1921, io li prego che vogliano trarre da questo progettino il convincimento che il Governo nulla trascura nel limite delle forze sue per la Sardegna: la presentazione di quel progetto non ha valore per se stesso, ma è l'indizio dell'obbligo che il Governo sente per la Sardegna, dell'interesse che mettiamo verso quell'isola. Vogliano l'onorevole Sanna-Randaccio e l'onorevole Mastino prendere atto delle dichiarazioni che ho fatto.

Agli onorevoli Pestalozza e Tamborino ho risposto.

Vengo all'onorevole Canepa. Egli mi ha fatto varie domande. In primo luogo mi domanda circa l'elettrificazione del tratto completo da Genova a Spezia da un lato e da Genova a Ventimiglia dall'altro.

Per l'elettrificazione tra Genova e Spezia ho parlato già nella discussione generale: spero possa mettersi in esercizio nel 1923.

Per l'elettrificazione da Genova a Savona, come sa, essa è compiuta e in esercizio. Resta l'elettrificazione da Savona a Ventimiglia. Lo studio è stato iniziato e quasi compiuto, ma vi sono delle difficoltà che non ne rendono molto celere l'esecuzione. La prima più importante difficoltà riguarda la parificazione delle linee telegrafiche e telefoniche che non possono coesistere con le palificazioni della trazione elettrica. D'accordo con il ministro delle poste si sta studiando come risolvere al più presto possibile questa difficoltà. Appena risolta, speriamo di poter andare avanti con i lavori di elettrificazione per arrivare fino a Ventimiglia.

Ma l'onorevole Canepa nel suo ordine del giorno parla anche del doppio binario

della linea da Genova a Spezia, e della costruzione della linea da Genova ad Arquata come parte della direttissima Genova-Milano, e nel suo discorso ha parlato anche della costruzione della Vado-Savona-San Giuseppe di Cairo, i cui lavori erano stati iniziati dalle autorità militari durante la guerra e di cui si domanda il proseguimento. Credo di essere esatto nelle varie richieste che ha fatto l'onorevole Canepa.

Quanto al doppio binario per Genova e Spezia è già in esercizio da Genova a Molinetti (presso Recco), e tra Zoagli e Riva Trigosa, ed è in corso di esecuzione tra Moneglia e Framura e fra Maccarda e Riomaggiore. Per la Sampierdarena-Ventimiglia è in corso di esecuzione tra Sampierdarena e Sestri Ponente e tra Ventimiglia e Bordighera, nonchè in corrispondenza della deviazione di Caponero, fra San Remo e Ospedaletti. Per i restanti tronchi sono allestiti i progetti, perchè si comprende l'importanza grande del doppio binario su quella linea, e si farà il possibile per completarlo.

Veniamo alla Genova-Arquata della linea diretta Genova-Milano. Per la Genova-Arquata si è cercato dalla direzione di rendere più facile il valico, che costituisce la difficoltà principale per questo tronco della direttissima. Per questo tronco la spesa presunta è di 431,900,000 lire, e se questa, onorevole Canepa, è la spesa presunta, si comprende facilmente quale sarà la spesa reale. Malgrado ciò, come giustamente diceva l'onorevole Canepa, la costruzione della linea è urgentemente richiesta, trattandosi di una grande linea nazionale che bisogna completare, e siccome abbiamo uno stanziamento di cento milioni, abbiamo cominciato coraggiosamente i lavori, spendendo per ora i cento milioni che sono già stanziati per questa linea. Non nascondo però, che, come l'onorevole Canepa comprende meglio di me, le difficoltà sono molto gravi appunto perchè la spesa è molto seria. Aggiungo che la Società Mediterranea ha fatto dei passi per assumere la completa costruzione di questa linea.

Resta l'ultima questione sollevata dall'onorevole Canepa, vale a dire quella che riguarda la strada ferrata Vado-Savona-San Giuseppe di Cairo, costruita per circa il 58 per cento ad eccezione dell'armamento. Che cosa faremo di questa strada? giustamente domanda l'onorevole Canepa.

Speriamo di risolvere la questione con gli accordi che si stanno prendendo, come l'onorevole Canepa sa, fra il Ministero dei lavori pubblici e il Ministero della guerra per tutte quelle strade rotabili e ferrate che possono essere

continue dal Ministero dei lavori pubblici e dalle ferrovie dello Stato, per non perdere tutti i lavori già iniziati. Però la spesa è rilevante, il costo chilometrico è alto, e se si prenderà una decisione favorevole, si interogherà la Camera.

Io spero che con queste dichiarazioni sui vari e importanti problemi, che riguardano l'ordine del giorno dell'onorevole Canepa egli si vorrà dichiarare soddisfatto. Se a qualche punto non ho risposto, lo vedremo nella discussione dei singoli capitoli.

Ho risposto ampiamente durante la discussione generale all'ordine del giorno dell'onorevole Negretti: egli vorrà prendere atto delle dichiarazioni fatte e ritirare il suo ordine del giorno.

Gli onorevoli Janfolla e Mendaia, hanno presentato due ordini del giorno che riguardano lavori nella Basilicata.

Chiedono.. (*interruzioni*).

Abbiate pazienza, onorevoli colleghi: io comprendo che la discussione non è gradita, ma ho il dovere di rispondere ai vari oratori.

Dicevo che dei due ordini del giorno, il primo (Janfolla-Mendaia) chiede l'istituzione di un centro ferroviario a Potenza pel disimpegno dei servizi di macchina e di scorta dei treni per le tre tratte ivi confluenti da Baragiano, Grassano e Rocchetta Sant'Antonio; di elettrificare le tre suddette linee e di aumentare lo stanziamento per i lavori dipendenti dalla legge sulla Basilicata.

Quanto alla prima domanda, dirò che le Ferrovie dello Stato hanno attentamente esaminato il problema, e riconoscono come la proposta soluzione sia veramente utile, ma la spesa che è stata indicata dalle Ferrovie dello Stato è di gran lunga superiore alle possibilità attuali di bilancio, e occorre dunque rinviarla.

È bene che i presentatori dell'ordine del giorno sappiano che non è possibile in questo momento, con lo sbilancio che hanno le Ferrovie dello Stato, aumentare di altre somme questo sbilancio. Occorre dunque rinviare la istituzione del centro del personale a Potenza. Altrettanto devo dire per l'elettrificazione delle tre linee.

Voi avete sentito, onorevoli colleghi, che da ogni parte si è invitato il Governo a procedere alla elettrificazione di linee che hanno un grande traffico, di linee che hanno grandi pendenze e che percorrono gallerie.

Ora queste tre linee non hanno così grande traffico da poter consentire l'elettrificazione. Occorre quindi aver pazienza;

queste tre linee non sono nel piano fatto per l'elettrificazione. Ho il dovere di dire la verità alla Camera e ai presentatori dei vari ordini del giorno: ripeto, non è possibile per adesso elettrificare questi tre tronchi.

Con una terza domanda si chiede l'aumento dei fondi stanziati per la Basilicata.

Giustamente l'onorevole Janfolla faceva osservare che nel bilancio 1922-23 vi è un milione di meno della somma stanziata nel bilancio 1921-22. Ma l'onorevole Janfolla è bene sappia che vi sono 20 milioni di residui dei bilanci precedenti, sicchè per i fondi della Basilicata negli anni precedenti non si sono spesi 20 milioni delle somme già stanziate. Durante l'esercizio 1922-23 vi è dunque una grande disponibilità di fondi per la Basilicata, vi sono i 20 milioni in più e per ciò se potessimo spendere nell'esercizio 1922-23 questa somma, noi lo faremmo con la massima buona volontà colla massima energia.

Non è quindi nessuna diminuzione che si sia fatta col proposito di non far lavori per la Basilicata; è che l'esperienza di tutti gli anni passati prova che le somme stanziate restano molte volte non spese.

L'onorevole Mendaia e l'onorevole Janfolla chiedono poi che tutti i comuni della Basilicata abbiano degli acquedotti a carico dello Stato. Come già dissi nella discussione generale, vi è nella legge del 1904 sulla Basilicata un'elenco di comuni i cui acquedotti si devono fare a spese dello Stato. A questo elenco, con il decreto-legge 8 giugno 1920, vennero aggiunti altri 5 comuni. L'onorevole Mendaia [vuole che la Camera si pronunzi favorevolmente all'aggiunzione di tutti gli altri comuni di Basilicata. Io prego l'onorevole Mendaia di ritirare il suo ordine del giorno, perchè siccome verrà presto alla Camera la convalida di quel decreto-legge 8 giugno 1920 che aggiunge i 5, e del quale è relatore proprio l'onorevole Mendaia, allora in sede di convalida di quel decreto-legge, vedremo se dovremo o no aggiungere all'elenco altri comuni. La Camera allora, esaminando in merito tutto il problema, vedrà se e come possa accogliere il desiderio dell'onorevole Mendaia. Il ritiro del suo ordine del giorno non significa che il Governo accetta o rifiuta l'iscrizione di altri comuni nell'elenco; significa il rinvio della discussione in altra sede ossia in sede di convalida del relativo decreto-legge.

L'onorevole Galeno vuole che si modifichi il regime delle bonifiche in modo — dice il suo ordine del giorno — « che vi sia il cri-

terio della redenzione delle acque e della sempre maggiore estensione del territorio coltivabile, sia demaniale o in possesso individuale, a spese esclusivamente della collettività e a completo e solo beneficio o rischio finanziario dello Stato in rappresentanza della collettività medesima ».

Esaminerò le proposte dell'onorevole Galeno, al quale però io vorrei ricordare che l'articolo 17 del decreto-legge 28 novembre 1919 (che esamineremo, sicchè la questione potrà risollevarsi in sede di convalida di questo decreto-legge) consente allo Stato di espropriare i terreni inclusi in ciascun comprensorio di bonifica che siano suscettibili di intensificazione agrarie e di importanti trasformazioni culturali, in modo che vada ad essi il beneficio e il rischio delle opere eseguite.

Come vede, l'articolo 17 si avvicina al concetto suo.

Io posso accettare il suo ordine del giorno come raccomandazione e non posso andare al di là, e lo prego di trasformarlo quindi in raccomandazione, perchè in sede di esame del decreto-legge ricordato se ne possa tener conto.

L'onorevole Sardelli ha presentato un lungo ordine del giorno che egli non ha svolto e che riguarda specialmente il regime del personale dei servizi di trasporto affidati all'industria privata, alle provincie, ai comuni e specialmente la questione del caroviveri.

All'onorevole Sardelli io vorrei dare la preghiera di ritirare il suo ordine del giorno.

L'onorevole Sardelli sa che vi è all'esame del Senato, e che verrà presto all'esame della Camera, il decreto-legge del 29 gennaio 1922, n. 40, che esamina, anzi risolve i rapporti fra lo Stato e le società concessionarie. Questo decreto-legge ha dato luogo a grandi discussioni.

Era all'ordine del giorno del Senato della seduta di ieri: io pregai il Senato di rinviarne la discussione, perchè voleva parteciparvi personalmente e voleva chiedere al Senato prima e poi alla Camera l'inclusione in esso di alcuni articoli riguardanti il prolungamento del caroviveri che va a scader per quel personale al 30 giugno prossimo. E siccome è intenzione del Governo che questo prolungamento di caro-viveri venga disciplinato, io pregai ieri il presidente del Senato di sospendere la discussione di quel disegno di legge per convalida del decreto-legge 29 gennaio 1922, n. 40, aspettando che

io sia libero dalla discussione del bilancio, per poter andare dinanzi al Senato a trattare delle provvidenze relative al caro-viveri. Prometto all'onorevole Sardelli che questo decreto-legge che disciplina tutti i rapporti fra lo Stato e le società private concessionarie di tramvie e di ferrovie venga portato dinanzi alla Camera nei primi giorni di giugno e allora noi potremo esaminare e discutere insieme tutte quante le questioni che egli solleva col suo ordine del giorno e che ora sarebbe prematuro e dannoso discutere.

Si appaghi di queste mie dichiarazioni e mi usi la cortesia di ritirare il suo ordine del giorno perchè più utile e più efficace sarà la discussione quando si tratterà della convalida di quel decreto.

L'onorevole D'Alessio lamenta che per la Basilicata è stata insufficiente l'opera del Genio civile e questa censura egli ha ripetuto già altre volte.

D'ALESSIO. Vogliamo l'inchiesta in contraddittorio dei sindaci e dei deputati. Così finiranno gli equivoci.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole D'Alessio, ella mi interrompe e vuole un'inchiesta. Un'inchiesta suppone gravi censure, suppone qualche atto che sia censurabile, suppone qualche grave disordine, qualche grave scorrettezza...

D'ALESSIO. O insufficienza.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Ora io le posso assicurare che, per quanto riguarda la Basilicata, aumenterò più che sia possibile il Genio civile, manderò nei limiti del personale che ho, così stremato nelle condizioni attuali, altro personale, vigilerò attentamente perchè si lavori con attività. Giacchè ella mi disse che nella scelta dei lavori da eseguire si dà la preferenza ad un circondario piuttosto che ad un altro, sarà mia cura esaminare come procedono i lavori. Lo autorizzo a farmi tutte le lagnanze intorno ai lavori singoli che egli creda siano trascurati, e se veramente troverò, nell'esame che farò del modo con cui procede l'Ufficio del Genio civile, ragione di censura, non avrò certamente difficoltà a farla ed a pigliare i provvedimenti opportuni. Debbo però lealmente dire che fino a questo momento, avendo esaminato come procede il Genio civile in Basilicata, ho trovato solamente difficoltà relative al progresso dei lavori, lentezza derivata dallo scarso personale che l'ingegnere capo del Genio civile ha a sua disposizione, ma fino a questo momento non ho trovato altro. Se scopriessi qualche mancanza, non mancherei di compiere il mio dovere.

Gli onorevoli Macrelli, De Andreis e Mazzolani mi chiedono maggiori stanziamenti per lavori idraulici nella Romagna. Ad essi osservo che su 40 milioni autorizzati per lavori idraulici in tutto il Regno, cinque milioni e 700 mila lire sono per la Romagna. Riconoscendo che in questo momento, specialmente nella provincia di Ravenna, vi è grande disoccupazione, io ho avuto dal ministro del tesoro la facoltà di presentare un progetto di legge per altri dieci milioni di lavori idraulici e, di questi, oltre due milioni sono destinati ad un lavoro nel Ravennate e già è stato sottoposto il progetto relativo agli organi tecnici, in modo che, appena questo stanziamento sarà approvato dal Parlamento, potremo cominciare questi nuovi lavori.

Io mi affretto nelle risposte perchè mi accorgo che la Camera è impaziente e vuole arrivare alla fine. I miei colleghi mi chiedono di destinare fondi sufficienti per i porti di Ravenna, Rimini, e Cesenatico. Rispondo così in parte anche all'ordine del giorno dell'onorevole Braschi. Per i porti di Ravenna e di Rimini vi sono enti portuali, per cui le somme sono state già destinate. Le opere di sistemazione del porto di Ravenna sono comprese in un piano di massima del 17 aprile 1918, e tutte le opere, ad eccezione di poche opere esterne, sono di competenza dell'Ente portuale. Si è fatto già con la Cassa depositi e prestiti un mutuo di cinque milioni, a termine dell'articolo 86 della legge sulla disoccupazione.

*Una voce.* Non è stato concesso.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici.* Sì, è stato concesso. Per il porto di Rimini è già iniziato un primo lotto di lavori per un milione, e saranno intrapresi i lavori di un secondo lotto per un milione e 500 mila lire. Per il porto di Cesenatico sono autorizzati lavori di sistemazione per un milione e ottocento mila lire. È il massimo che possiamo fare per quei porti. La buona volontà c'è. Mancano altri fondi; ma credo che queste somme stanziare siano per ora sufficienti.

Per la linea Sant'Arcangelo-Urbino ho già risposto. I presentatori dell'ordine del giorno chiedono poi il prolungamento della Rimini-Verrucchio fino a Mercatino-Marecchia. Essi hanno ragione. I lavori di questa strada avrebbero dovuto essere terminati dalla società concessionaria sin dal 31 marzo scorso. Avendo visto che essa non ha mantenuto gli impegni, ho interessato il circolo di ispezione di dirmi la ragione per cui le opere non sono state terminate, e di affrettare rapidamente

il compimento delle opere, senza pregiudizio della eventuale azione per il ritardo nell'esecuzione dei lavori. Riconosco che i lavori dovevano essere consegnati il 31 marzo scorso e ripeto che ho richiamato l'attenzione del circolo ferroviario su questo fatto e attendo spiegazioni.

Mi si domanda di correggere la strada nazionale numero 34 con la costruzione di un nuovo ponte sul Montone. Ora devo dire ai firmatari dell'ordine del giorno che due volte il Consiglio superiore dei lavori pubblici si è dichiarato contrario alla costruzione di questo ponte, perchè non crede consigliabile la spesa. Io non so che fare. Io questo ponte non lo posso costruire.

Mi auguro che i firmatari dell'ordine del giorno vorranno accontentarsi di queste mie dichiarazioni, alcune favorevoli, altre no. Questa è la verità. Prendano atto delle mie dichiarazioni, e da loro l'assicurazione che faremo il possibile per accelerare il lavoro nella Romagna.

L'onorevole Tofani ha presentato il seguente ordine del giorno:

«La Camera è convinta che per iniziare il risanamento del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria occorra con urgenza stabilire la rispondenza tra le otto ore di presenza e le otto ore effettive di lavoro del personale ».

Poichè quest'ordine del giorno corrisponde alla discussione avvenuta e poichè nei concetti che lo ispirano tutte le parti della Camera si son trovate d'accordo, ossia tutti sono d'accordo sulla necessità di mantenere integro il principio delle otto ore di lavoro, correggendone però l'applicazione, accetto l'ordine del giorno, e prego la Camera di volerlo approvare, poichè in esso potremo trovare l'affermazione più importante di questa discussione.

Sono convinto che abbiamo fatto così un passo serio, decisivo, nella via di una soluzione del problema del personale ferroviario. Accetto dunque l'ordine del giorno Tofani.

L'onorevole Netti chiede la elettrificazione dei valichi appenninici. Egli ha ragione.

È necessario che le ferrovie che attraversano i valichi appenninici siano elettrificate. Perciò l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ha impiantato uno stabilimento idroelettrico sul Sagittario, per dare la forza alle linee Roma-Castellammare, Roma-Napoli, Roma-Ancona e Benevento-Foggia.

L'onorevole Netti è pregato di trasformare il suo ordine del giorno in una racco-

mandazione e di prendere atto delle dichiarazioni che ho fatto.

L'onorevole Ferrari Adolfo chiede nel suo ordine del giorno che il Governo ritorni alla osservanza rigorosa delle vigenti norme di contabilità, eliminando metodi eccezionali e monopoli che non hanno motivo di sussistere.

Credo che il Ministero non meriti la censura dell'onorevole Ferrari, e poichè alcuni hanno parlato dell'Unione edilizia nazionale su cui si è affermato esplicitamente l'ordine del giorno Braschi, io farò dichiarazioni che mi auguro potranno accontentare i proponenti. Ma, evidentemente, non posso accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Ferrari Adolfo.

Il quale poi, nel suo ordine del giorno, chiede che si provveda a migliorare le condizioni economiche dei cantonieri stradali e far sì che ottengano un trattamento di pensione migliore.

Posso assicurare in proposito l'onorevole Ferraris che nella settimana entrante io presenterò alla firma Reale un provvedimento sui cantonieri, dal quale essi avranno un notevole miglioramento.

Quanto poi al regime di pensione è bene che sappia l'onorevole Ferrari, che ad una commissione di cantonieri rivolsi l'invito di presentare delle proposte, di studiare essi stessi il regime con cui potevano migliorare le loro pensioni, ricevendo la promessa e l'impegno di studiare il progetto, che però finora non mi è stato presentato.

Se lo Stato dovrà fare qualche sacrificio lo farà, perchè veramente riconosco che il regime di quiescenza fatto a questi cantonieri, è meritevole di serie attenzioni e di miglioramenti.

L'onorevole Giacometti ha richiamato l'attenzione della Camera sui risultati del funzionamento del Magistrato alle acque, chiedendo che si dia ad esso maggiore sveltezza, maggiore disponibilità di mezzi.

L'onorevole Giacometti ha ricordato tutte quante le precedenti discussioni, e mi ha fatto l'onore di ricordare la parte ch'io ebbi in esse: egli chiede che si aumentino le facoltà date al Magistrato per le acque e possibilmente che si estenda questo regime anche ad altre regioni.

In conclusione, l'onorevole Giacometti giudica che il Magistrato alle acque ha fatto buona prova, come già riconobbe l'onorevole Chiggiato, e sono d'accordo con essi nel riconoscerlo, ma soggiungo che una larga parte di questo merito è dovuto all'uomo che lo di-

rige, che ha veramente portato una grande attività e un forte ingegno in quest'opera.

Nel breve tempo da che ho l'onore di presiedere questo Ministero, sono rimasto tanto convinto di queste qualità, che per quest'uomo, essendo stato raggiunto dai limiti prescritti dalla legge — 65 anni di età e 40 anni di servizio — ho chiesto alla Commissione interparlamentare una eccezione appunto per il Magistrato alle acque, perchè credo sia danno il privare quell'istituto dell'opera intelligente e solerte dell'ingegnere Ravà.

Aumenteremo le competenze del Magistrato. Posso assicurare l'onorevole Giacometti che io sono disposto a dare maggiore competenza, maggiori facoltà al Magistrato alle acque, e sono disposto anche a rendere meno insistente e meno pesante l'azione del Governo centrale sull'opera del Magistrato. Riconosco che il Magistrato alle acque funziona bene, e farò il possibile per renderne più agili ed estese le competenze.

Mi auguro che l'onorevole Giacometti vorrà ritirare il suo ordine del giorno.

All'onorevole Torre Edoardo ho già risposto nella discussione generale.

L'onorevole Presutti solleva una grave questione d'importanza parlamentare.

Egli osserva che la Camera è giudice del modo come si spendono i danari dello Stato e quindi deve giudicare della preferenza, o meno, da dare ad una linea da elettrificare, delle somme che si devono spendere nella elettrificazione, e fin qui confesso, onorevoli colleghi, io sono intieramente d'accordo con lui.

Il danaro dei contribuenti è amministrato dalla Camera dei deputati, è la Camera dei deputati che ha i cordoni della borsa, che deve decidere se si debba elettrificare una linea piuttosto che l'altra, che deve decidere se spendere per elettrificazione una somma maggiore o minore.

Però l'onorevole Presutti allarga troppo, a parer mio, questa competenza, fino a volere che la Camera decida anche intorno ai metodi della elettrificazione.

Si può discutere sulla teoria dell'onorevole Presutti, ma praticamente avete visto come solamente l'accenno che si è fatto qui dentro circa i metodi, se la elettrificazione debba farsi a corrente continua, a corrente monofase, a corrente trifase, avete visto quanti dissensi, quante discussioni il solo accenno abbia generato.

È possibile trasformare la Camera in un corpo tecnico? Credo di no. Ma, comunque sia, vorrei pregare l'onorevole Presutti e

vorrei pregare la Camera di rinviare questa discussione a quando verrà la convalida dei decreti-legge riguardanti la elettrificazione delle ferrovie ed allora vedremo tutto quanto il programma della elettrificazione, ed allora avrò l'onore di dire alla Camera quali sono le linee che si stanno elettrificando, quali quelle che si devono elettrificare, quale il programma, quali le spese, e il problema lo discuteremo allora, in sede più competente e più opportuna; per adesso vorrei pregare l'onorevole Presutti di ritirare il suo ordine del giorno, o in ogni caso trasformarlo in raccomandazione, perchè lo assicuro che il Governo non fisserà nessun'altra elettrificazione finchè non saranno esaminati e convalidati i decreti-legge sulla elettrificazione.

Ignoro se debbo rispondere all'ordine del giorno dell'onorevole Coris.

PRESIDENTE. Fu ritirato.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. L'ordine del giorno Mauro è stato svolto. Io già gli risposi, e lo ringrazio della cura ammirabile che ha per il nostro Mezzogiorno, ed accetto il suo concetto che non si comincino lavori nuovi se prima non si dà impulso ai vecchi, perchè uno dei metodi censurabili, varie volte seguito dall'Amministrazione dei lavori pubblici, è quello di cominciare una quantità di lavori, senza condurne parecchi a compimento.

Gli onorevoli Manenti, Mauro, Ferrari e Vassallo, vogliono una modificazione della legislazione sulle opere di bonifica.

Ricorderò ad essi ciò che ho detto precedentemente, che il Governo è autorizzato a coordinare in un testo unico le disposizioni delle bonifiche. Questo testo unico è allo studio. Prometto che prima di pubblicarlo chiederò il parere degli uomini competenti per esaminare le modificazioni necessarie, le quali, se modificano leggi saranno presentate alla Camera in modo che venga anche il suo concorso per le modificazioni che a questo testo unico si riterranno necessarie.

Capisco che queste mie risposte poco interessano tutta la Camera, ma interessano singolarmente i singoli deputati d'altronde prometto di finire rapidamente...

Voci. No, no! Parli, parli!

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. ...e se ho parlato a lungo si è perchè è mio dovere verso i colleghi di non lasciare qualche domanda senza risposta.

Gli onorevoli Carbonari, Romani e Tamani mi fanno varie raccomandazioni.

In primo luogo mi chiedono l'immediato inizio dei lavori di rettifica della ferrovia della Val Sugana e i lavori di costruzione della ferrovia del Predil. È bene che faccia qualche dichiarazione a questo proposito, perchè si tratta di due ferrovie che interessano particolarmente le terre redente.

Per la ferrovia della Val Sugana abbiamo il maggior interesse e la maggiore buona volontà di procedere alla rettifica. Dirò di più: alcune somme sono stanziare, e si è ottenuto, ed in questo ho contribuito anche io, che sui fondi destinati dalla legge per la disoccupazione, 5 milioni siano destinati per i lavori della Val Sugana.

Però questi lavori di rettifica incontrano delle difficoltà di cui gl'interroganti è bene si rendano conto. In primo luogo essi sanno che il Municipio di Trento ha sollevato difficoltà per il tratto Pergine-Trento-San Michele e sarà tenuta una conferenza per rimuovere le difficoltà che sino ad ora si sono opposte per un accordo soddisfacente, sia per l'interesse di Trento, che per gli obiettivi di portata generale della linea.

In secondo luogo i colleghi sanno che per queste rettifiche occorrono delle espropriazioni, e disgraziatamente la nostra legge per le espropriazioni non è stata ancora estesa alle Terre Liberate. Nuova difficoltà della quale io spero essi comprenderanno il valore.

In terzo luogo essi sanno che per il riscatto della linea della Val Sugana, le pratiche si stanno facendo.

Malgrado ciò, siccome vi sono lavori i quali possono iniziarsi, indipendentemente dalla soluzione di queste varie questioni, io piglio impegno con i presentatori dell'ordine del giorno e con la Camera, di accelerare il più che possibile questi lavori, perchè, ripeto, il problema della Val Sugana è problema di interesse nazionale.

Veniamo al Predil. La ferrovia del Predil, ha interessato grandemente la popolazione delle Terre Redente, ed interessa il nostro Paese perchè serve a mettere in comunicazione l'Italia con i paesi al di là delle Alpi.

La ferrovia del Predil ci è imposta da una legge: essa dovrebbe partire da Trieste, per Monfalcone, Cividale, poi da Cividale entrare nella Valle del Natisone arrivare a Creda, quindi per una galleria sotto il Rombon arrivare a Serpenizza, poi a Plezzo e finalmente a Tarvisio, dopo una seconda galleria, che è quella del Predil.

Questa è la linea principale e che molti di noi conoscono perchè sono terre dove si

svolse la nostra guerra. Questo è il tracciato che in gran parte ho percorso quando, per altro ufficio pubblico, dovevo stabilire sull'Alto Isonzo a Serpenizza, a Tarnova, dei posti per la distribuzione delle lettere.

Conosco perciò quel tracciato. Però questo tracciato preoccupò la città di Gorizia, la quale temeva che potesse allontanare il commercio dell'Europa centrale da Gorizia: e così a questa linea principale si aggiunse la via Creda-Santa Lucia, in modo che anche Gorizia possa avvicinarsi a questa linea, che deve costituire una delle più importanti comunicazioni fra l'Italia e i paesi al di là delle Alpi.

Però di questa ferrovia i tracciati dei tronchi, Cividale-Creda e Cividale-Monfalcone, non ancora sono stati approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e siccome ritengo che si debba affrettare la costruzione di questa ferrovia, e siccome per essa sono già stanziati 300 milioni, del miliardo che forse sarà necessario per tutta la costruzione, e dell'altro lato Gorizia ha domandato che non si cominci la costruzione della Trieste-Monfalcone-Cividale-Creda se non si fa contemporaneamente il tronco Santa Lucia-Creda, in modo che i vari interessi si coincidano, e non si faccia trovare una via di comunicazione già aperta a danno dell'altra, così s'è cominciata la costruzione della galleria del Predil, ossia di quella galleria che sta al di là di Serpenizza, costruzione che è stata già cominciata e i lavori procedono. Credo che su questo punto gli onorevoli presentatori dell'ordine del giorno potranno essere soddisfatti.

Essi domandano inoltre che si estenda alla Venezia Tridentina la legge delle espropriazioni. Sono di accordo con i colleghi, esprimo anche io lo stesso desiderio, credo sia una necessità. Ho detto testè che una delle difficoltà per affrettare i lavori della Valsugana proviene appunto dal fatto che la legge delle espropriazioni non è estesa alle nuove terre. Di ciò abbiamo fatto domanda all'ufficio, che è presso la Presidenza del Consiglio: io nutro fiducia che questa domanda sarà presto accolta.

Però i colleghi Carbonari, Romani chiedono che le disposizioni per le ferrovie concesse all'industria privata siano estese anche alle nuove terre, e hanno ragione. Ma temo che si illudano intorno alla portata di questa estensione, come risulta dal loro ordine del giorno. Nel regime nostro non vi sono ferrovie private che abbiano il concorso totale dello Stato. Lo Stato è integratore, lo Stato sussidia, ma lo Stato non concorre integralmente

a tutte le spese. È bene che ciò essi sappiano, perchè nel loro ordine del giorno domandano che le sovvenzioni chilometriche siano equiparate al costo reale delle costruzioni. Noi non abbiamo leggi, per cui le sovvenzioni chilometriche siano equiparate al costo reale. Diamo un sussidio integratore, non è un sussidio totale.

Infine essi domandano: provvedere alla riattazione sollecita, alla manutenzione delle strade militari riconosciute utili al traffico intercomunale. È bene che essi sappiano che in base al decreto 8 giugno 1919, il Ministero ha dato ordini agli uffici del Genio civile delle zone limitrofe al vecchio confine, che assumano in consegna e manutenzione, le strade ex-militari, le quali siano riconosciute utili per la viabilità ordinaria. E poichè il citato decreto luogotenenziale prevede anche la classificazione e assegnazione ad altri enti di tali strade, così per le singole provincie si è promosso il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici sulle proposte degli uffici del Genio civile. Così le varie provincie avranno assegnato alcune di queste strade e potranno mantenerle. Il Consiglio Superiore dei lavori pubblici ha già cominciato questo lavoro; io credo che presto questo problema sarà risoluto.

Mi auguro che con questa risposta, prendendo atto delle dichiarazioni che adesso ho fatte, gli onorevoli presentatori dell'ordine del giorno vorranno dichiararsi soddisfatti e ritirarlo.

All'onorevole Valentini Ettore, che mi ha parlato di vari problemi riguardanti la Puglia, darò risposta solo per due: per quello che riguarda le ferrovie garganiche e per quello che riguarda il porto di Manfredonia. Per le altre questioni mi rimetto a ciò che ho detto precedentemente, parlando degli ordini del giorno Vella e Marino, e nella discussione generale.

Per le ferrovie garganiche, non occorre spendere molte parole per proclamare che il problema è molto importante, e si ha ragione per domandare che si vengano a costruire delle ferrovie nel Gargano. Ma l'onorevole Valentini sa che durante le ostilità i Ministeri militari incaricarono l'amministrazione delle ferrovie dello Stato di studiare la costruzione della ferrovia San Severo-Capo Sele, che questi studi sono stati fatti, ma però, venuta la pace, fu tutto abbandonato: non si sentiva più la necessità militare di continuare questi studi. Posteriormente vennero presentate al Ministero dei lavori pubblici due domande per le ferrovie garganiche: una venne presentata dalla Società per la costruzione e l'esercizio



delle strade ferrate garganiche, e l'altra dal comune di Vieste. La prima si occupava di una linea Lucera-San Severo-Peschici, la seconda invece di una linea Bovino-San Severo-Vieste-Manfredonia. Il Consiglio superiore dei lavori pubblici dette la preferenza a questa seconda domanda, quella del comune di Vieste. Però il comune non trovò il finanziamento per questo servizio. Allora la Società per la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate nel Gargano ha ripresentato un'altra volta la domanda, limitandola alla linea Lucera-Vieste e questa domanda è stata mandata al Consiglio superiore dei lavori pubblici, mentre per essa domanda abbiamo chiesto i pareri del Ministero della guerra e di quello della marina, perchè l'onorevole Valentini sa che si tratta di ferrovie che possono interessare la difesa nazionale. Prometto di dare maggior impulso agli studi per questa ferrovia, e speriamo che la Società per la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate nel Gargano trovi il finanziamento, e assicuro che il Ministero dei lavori pubblici farà il possibile per aiutarla.

Per il porto di Manfredonia, l'onorevole Valentini sa che si sono spese 220 mila lire per i lavori di riduzione a molo della nuova scogliera e siccome abbiamo uno stanziamento di 1,370,000 lire, restano lire un milione e cinquanta mila per uno stralcio dei lavori più urgenti da un progetto generale di sistemazione, fatto compilare dagli enti locali, per l'ammontare di 31 milioni.

Mi auguro che l'onorevole Valentini sarà soddisfatto di queste dichiarazioni e vorrà ritirare il suo ordine del giorno.

L'onorevole Quilico domanda una definitiva sistemazione delle strade nazionali, con speciale riguardo a quella da Aosta al Piccolo San Bernardo. Compatibilmente alle disponibilità dei fondi si provvede alla sistemazione delle strade nazionali, in base alle proposte che gli uffici del Genio civile vanno man mano facendo. Non sono state segnalate particolari necessità nè fatti particolari per la strada Aosta-Piccolo San Bernardo.

L'onorevole Quilico non ha neanche svolto la sua domanda, quindi non so di che si tratti.

Lo prego di ritirare il suo ordine del giorno, e, se accetta la mia preghiera, venga un giorno da me e se vi sono motivi per lavori speciali per quella strada, di cui tutti comprendono l'importanza ed il valore, non sarà il ministro che si rifiuterà di mettersi a disposizione dell'onorevole Quilico nei limiti delle disponibilità.

L'onorevole D'Ayala ed altri hanno parlato di lavori in Sicilia e l'onorevole D'Ayala ha fatto su questo tema una requisitoria. Credo che l'onorevole D'Ayala sia stato ingiusto, sia per la considerazione in cui le Ferrovie dello Stato e il Ministero dei lavori pubblici tengono i lavori in Sicilia, sia per la mia opera personale. Assicuro l'onorevole D'Ayala che tutto quello che si poteva fare, per migliorare i servizi ferroviari in Sicilia, è stato fatto, con molto interesse e con la massima buona volontà.

Si è parlato del commercio agrumario. Orbene, nonostante che per il quasi completo abbandono della via di mare i trasporti ferroviari dall'Isola all'Alta Italia siano aumentati, pure la campagna agrumaria si è svolta regolarmente, essendosi trasportati dalle ferrovie dello Stato 12,711 carri, inoltrati con treni celeri in tutta Italia ed oltre Modane, Chiasso, Brennero, Tarvisio, essendosi presi accordi per il proseguimento con le ferrovie estere confinanti.

Si è cercato di migliorare in Sicilia il materiale nei limiti del possibile, perchè, ripeto, il materiale è molto scadente su tutte le ferrovie nostre. Si è cercato, per le stazioni di transito, di dare la precedenza ai vagoni pel commercio agrumario. Tutto quello che si poteva fare si è fatto, e non meritano le Ferrovie dello Stato, da questo lato, le censure fatte alla Camera dall'onorevole D'Ayala.

Quanto poi agli 800 chilometri delle ferrovie secondarie sicule, confesso che io sento di non meritare alcuna censura.

Le ferrovie secondarie sicule vennero fissate con la legge 21 luglio 1911, a cui fu aggiunto il decreto-legge per cui agli 800 chilometri determinati dalla legge, si dette facoltà di aggiungere altri chilometri per non oltre il dieci per cento. Quindi abbiamo una rete di 880 chilometri e siccome due tronchi degli 800 chilometri fissati per legge, ossia la ferrovia Calatafini-Trapani e quella Caltagirone-Terranova verranno costruite dalle Ferrovie dello Stato e con scartamento ordinario; così abbiamo disponibili non solo gli ottocento chilometri, non solo gli ottanta chilometri, ma un numero di chilometri corrispondenti ai due tronchi suddetti, in totale un 960 chilometri.

Appena arrivai al Ministero trovai che era stata disposta l'istituzione di un ufficio autonomo speciale a Palermo, ma questo di fatto non vi era. Chiamai l'ingegnere ispettore che era incaricato della fondazione e della direzione di tale ufficio autonomo, l'ingegnere Simoncini, e gli dissi che per il 30 aprile l'uf-

ficio doveva iniziare a Palermo i suoi lavori, perchè non potevo consentire che, essendovi i danari, i lavori non si incominciassero. Infatti, prima del 30 aprile si trovò la sede per l'Ufficio, e questo cominciò a funzionare. Quasi tutti i progetti di massima che erano stati progettati dall'ingegnere Choffeurier sono stati comprati dal Ministero dei lavori pubblici, e poichè vi era controversia sul prezzo di essi progetti, si è rimessa la decisione ad un arbitro. Questi progetti di massima sono già stati in gran parte approvati dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; ho avuto dal Tesoro i primi tre milioni per procedere rapidamente ai progetti di esecuzione, alcuni lavori che erano stati iniziati dalle Ferrovie dello Stato, ho disposto che siano da essi continuati.

Gli onorevoli Saitta e D'Ayala dicano se in due mesi si poteva fare di più? Ora l'Ufficio è costituito, gli ingegneri vi sono, i progetti di massima sono comprati, si stanno facendo i progetti di esecuzione e vi è il piano di tutti i tronchi da eseguire per 960 chilometri. Qualche tronco si sta costruendo.

Quindi non merito censura. Il dovere che abbiamo di rispettare la legge, di favorire gli interessi della Sicilia, la necessità di aumentare radicalmente le comunicazioni in quell'isola che per l'attività della sua popolazione darà il cento per cento dei denari che spendiamo per essa, tutto ciò impone l'obbligo di provvedere rapidamente. Ma assicuro la Camera che non ho perduto un giorno, e mi auguro che gli onorevoli D'Ayala e Saitta saranno contenti di queste dichiarazioni.

Infine (dico infine, perchè procederò rapidamente sugli altri ordini del giorno) una parola sola devo dire all'onorevole Braschi per il suo ordine del giorno e per ciò che riguarda l'Unione edilizia nazionale.

Riguardo al suo ordine del giorno, credo di avere in parte risposto con quello che ho detto su vari ordini del giorno precedenti: così per ciò che riguarda i porti di Romagna, le derivazioni di acque pubbliche, l'aumento di somme per lavori in Romagna, il che sarà fatto col disegno di legge che avrò l'onore di presentare con la richiesta di dieci milioni per derivazione di acque pubbliche.

V'è però una questione su cui con grande abbondanza di particolari, e con grande insistenza, anche il collega onorevole Braschi ha richiamato l'attenzione del Governo e della Camera, e riguarda l'« Unione edilizia nazionale ». Io mi illudeva che l'onorevole Braschi non si soffermasse su questo punto, perchè dissi nella discussione generale, che avevo già assistito alle discussioni che erano state fatte

precedentemente alla Camera intorno all'« Unione edilizia nazionale », quando ebbi l'onore di presiedere la Camera in una seduta mattutina e che il ricordo di questa discussione aveva fatto sì che, appena arrivato al Ministero, volli studiare il problema e mi proposi di apportare le modificazioni all'organismo dell'« Unione edilizia nazionale ». Ma l'onorevole Braschi insiste. Mi permetta dunque di osservare che in ciò che ha detto vi è un po' di esagerazione e vi è qualche cosa che deve essere rettificata.

In realtà, credo anch'io che l'organismo dell'« Unione edilizia nazionale » meriti di essere modificato in qualche parte, ma credo che essa non meriti tutte le censure che gli sono state rivolte. In primo luogo è bene considerare che l'« Unione edilizia nazionale » sorse come un istituto messinese per aiutare i cittadini, i quali, come succede frequentemente nel nostro Mezzogiorno, non sempre sanno profittare delle leggi e dei regolamenti, e trovavano perciò in questo istituto un aiuto nella concessione di mutui e di contributi.

Non tutti i danneggiati del terremoto del 1908, specialmente i più poveri, i meno colti, avevano la possibilità di fare rapidamente dei mutui, e allora potevano rivolgersi a questo Ente, il quale funzionò così bene, che i nostri predecessori, nel 1915, quando venne il terremoto della Marsica, credettero opportuno di affidare a questo stesso Ente le stesse facoltà che esso aveva per i danneggiati del terremoto di Messina. Chi non vuole rivolgersi all'Unione edilizia nazionale non vi si rivolge; non vi è obbligo, è una facilitazione che fu data dal legislatore nel 1908 ai danneggiati siciliani, di rivolgersi all'Unione edilizia Messinese, e che nel 1915, allargata la sventura ai danneggiati abruzzesi di rivolgersi allo stesso istituto che divenne Unione edilizia nazionale.

Però è bene fissare qualche punto: primo che i bilanci dell'Unione sono approvati dal Ministero del tesoro; secondo: che gli utili della gestione sono fissati dallo stesso Ministero del tesoro; terzo, che il Consiglio di amministrazione, avendo la facoltà di distribuire fra i suoi componenti, il 10 per cento degli utili della gestione, non ha preso, nei 4 anni di cui abbiamo la relazione, che solamente il 3,90 per cento; in quarto: che il direttore e il vicedirettore, avendo diritto a una indennità di carica, l'hanno rifiutata.

Sicchè, dando solamente il 3,90 per cento ai membri del Consiglio di amministrazione, è toccato ad esso il compenso di 6 a 7 mila lire l'anno, secondo gli anni,

perchè qualche volta l'utile è maggiore, qualche volta minore. Le medaglie di presenza sono di sole 8 lire.

Però, malgrado ciò, io riconosco che l'organismo della Unione edilizia nazionale può e deve essere modificato.

E qui occorre che io dica all'onorevole collega Braschi che egli è incorso in un equivoco quando ha detto che vi sono impiegati nostri i quali, avendo lo stipendio dall'Amministrazione dei lavori pubblici; prestano servizio all'Unione edilizia nazionale.

Il fatto non è così. Noi abbiamo nei nostri costumi burocratici l'istituto degli impiegati fuori ruolo, consentito anche dalla legge e dai regolamenti. Vi sono dei funzionari, ingegneri principalmente, che l'Amministrazione consente possano prestare l'opera loro ad altri Enti per lavori di bonifica, lavori stradali, di edilizia, e via dicendo, il che dà a queste opere il contributo della abilità tecnica di nostri ingegneri e dà all'Amministrazione il modo quasi di controllare il lavoro, quasi di indirettamente sorvegliarlo. Però questi funzionari escono dal ruolo degli impiegati del Ministero e sono fuori ruolo, pagati non dal Ministero ma dall'Amministrazione ai servizi della quale si mettono.

Ho trovato questa disposizione, ma io credo che essa sia dannosa per il Ministero dei lavori pubblici e nelle proposte che ho preparato per la Commissione della burocrazia vi è un articolo in cui i fuori ruoli debbono tornare al Ministero, e siccome non si possono levare tutti di un tratto, perchè i funzionari che sono fuori ruolo superano i cento, dò un anno di tempo, per cui lentamente, ma continuamente, gli impiegati fuori ruolo vanno a scomparire. Comunque oggi è una situazione legale che non leva niente al bilancio dei lavori pubblici, e che non è solamente applicata all'Unione edilizia nazionale, ma anche, per parecchie opere di bonifica, come nella bonifica renana, nelle opere stradali dei comuni, ecc. Assicuro l'onorevole Braschi che tutto ciò non ha niente che sia fuori della legge, e fatto apertamente e lo Stato non solo non perde un soldo, ma ha il modo di seguire, di controllare, passo passo le opere.

Conchiudendo su questo argomento, torno a ripetere che trovo opportuna qualche modificazione nell'organizzazione dell'Unione edilizia nazionale e appena avrò un po' di tempo mi dedicherò a questa opera, perchè, trattandosi di interessi così gravi, e trattandosi che queste censure si succedono, è bene che tutto risulti chiaro e, occorrendo, delle modificazioni si facciano.

Però, debbo dichiarare che dalle notizie raccolte, dalla relazione presentata, dal fatto dell'intervento continuo e diretto annuale del Ministero del tesoro, non credo che si possano sollevare censure gravi come lasciano credere le parole dell'onorevole Braschi.

Vi è poi l'ordine del giorno Broccardi, al quale credo di avere risposto in gran parte rispondendo all'onorevole Canepa. Daremo la maggiore attenzione al porto di Genova, e come potremmo non farlo?

Chi non comprende l'importanza grande del porto di Genova nell'economia nazionale? So che quel porto ha bisogno di un largo concorso; mi assicurano che siano stati chiesti al Tesoro dieci milioni dal mio predecessore, ma non abbiamo trovato traccia scritta di questa richiesta. Ho chiesto anche io dei fondi per il porto di Genova, ma ancora non ho avuto risposta dal Tesoro; farò il possibile che delle somme vengano destinate al porto di Genova.

L'onorevole Maitilasso ha presentato un lunghissimo ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ella ha risposto con le interruzioni (*ilarità*).

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*, Il presidente mi dice che ho risposto con le interruzioni. Io non posso accettare questo ordine del giorno. Le questioni in esso contenute le ho esaminate rispondendo ai singoli oratori. L'onorevole Maitilasso...

PRESIDENTE. Ci ha lasciato. (*Viva ilarità*).

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Allora non ne parliamo più. (*Si ride*).

All'onorevole Saitta ho risposto rispondendo all'onorevole D'Ayala. Agli onorevoli Farioli, Casoli e altri che hanno parlato dei fondi per i terremoti aggiungo che nel progetto di nuovi stanziamenti per 54 milioni vi è una somma anche per i terremoti. Credo anche io che per il terremoto di Toscana quanto più presto si spende, tanto meglio si spende, perchè il commissario delle opere per il terremoto della Toscana ha osservato che se spenderemo presto potremo abolire presto il Commissariato e togliere tutta la macchina burocratica, anzi con una larga spesa attuale potremo farlo adesso, senza aspettare il compimento delle opere. Ma come trovare tutti i fondi occorrenti per ciò?

L'onorevole Drago e moltissimi altri deputati chiedono che il Governo estenda sollecitamente a tutti i funzionari, commessi e agenti in pianta della Camera dei deputati, e rispettive famiglie, il beneficio della conces-

sione del biglietto ferroviario annuo gratuito.

Nello svolgere questo ordine del giorno l'onorevole Drago giustamente ha detto che si dovrebbe estendere la stessa concessione anche agli impiegati del Senato e dei lavori pubblici.

Io credo che questa proposta non si debba nè accogliere nè respingere. Io prego l'onorevole Drago di contentarsi della dichiarazione che io gli farò. Noi dobbiamo rivedere tutto questo sistema delle concessioni dei biglietti ferroviari, le quali si stanno moltiplicando in modo straordinario. L'ho dichiarato anche in Senato la settimana scorsa; ho in mente di procedere ad una grande revisione, che certamente sarà sottoposta alla Camera e al Senato perchè le concessioni ferroviarie sono state fatte per legge e soltanto per legge si possono modificare.

Prometto dunque di presentare la legge per la revisione delle concessioni. Nell'esame che faremo, esamineremo quanto è chiesto dall'onorevole Drago e dagli altri firmatari, ma non si voglia pregiudicare questo esame con un voto della Camera, che, per l'importanza dell'assemblea e per l'autorità degli onorevoli firmatari, probabilmente intralcerebbe il lavoro di revisione di tutte queste concessioni. Vorrei dunque pregare l'onorevole Drago di ritenere che il Governo terrà gran conto, nell'esame delle concessioni, della manifestazione che è stata fatta da lui e dagli altri colleghi. Con queste dichiarazioni li prego di voler ritirare l'ordine del giorno presentato.

Infine l'onorevole Monici ha presentato un ordine del giorno a cui ho largamente risposto durante la discussione generale.

L'ordine del giorno riguarda la bonifica delle Paludi Pontine e di altre bonifiche del Lazio e di ciò ho lungamente parlato nella discussione generale.

Egli vuole inoltre che io accolga i voti degli interessati per lo sviluppo del porto di Civitavecchia. Il porto di Civitavecchia, costituito in ente, ha avuto una crisi: spero di averlo liberato dalla crisi rendendo più libero il direttore dell'Ente, e mi auguro che questo possa seriamente essere aiutato dal Ministero dei lavori pubblici anche dall'altro lato finanziario, sicchè il porto di Civitavecchia possa svilupparsi, anche considerando le finalità che deve raggiungere.

L'onorevole presidente mi ha poi annunciato che vi sono tre altri ordini del giorno.

PRESIDENTE. Cinque.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Vedo intanto l'onorevole Fazio. Giacchè c'è, vorrei pregarlo di ritirare il suo ordine del giorno, contentandosi delle dichiarazioni da me fatte su altri ordini del giorno circa il problema stradale.

Mi dispiace che egli non le abbia sentite, ma le dichiarazioni che feci nella discussione generale e ripetute oggi, prima che egli venisse, sono tali che potrebbero consigliarlo a ritirare il suo ordine del giorno. Tanto più che questo ordine del giorno non può essere accettato. L'onorevole Fazio vuole nientemeno che si obblighi lo Stato a fare tutte le strade delle frazioni, anche in quei comuni che non le chiedono. Se si pensa quante sono le frazioni del Regno, si vede subito l'enorme difficoltà di soddisfare la richiesta dell'onorevole Fazio.

E quando invece si considera che vi sono dei comuni isolati, che come ha detto anche l'onorevole Faranda, non hanno una strada di comunicazione, che inoltre le strade di serie del 75 e dell'81 non sono state tutte completate, l'onorevole Fazio accoglierà la mia preghiera di ritirare il suo ordine del giorno e si contenterà delle dichiarazioni che ho fatto sulla necessità di dare sviluppo al sistema stradale e di aumentare il più possibile gli stanziamenti per le spese relative.

L'ordine del giorno dell'onorevole Di Giovanni Eduardo riguarda in primo luogo l'acceleramento dei lavori stradali nella provincia di Siracusa, e in secondo luogo l'allacciamento di Pachino alla rete ferroviaria sicula. Quanto alla prima questione posso dare le più ampie assicurazioni.

Il problema stradale della Sicilia noi lo dovremo affrontare con coraggio e con larghezza. Quanto alla seconda, il piano degli 800 chilometri è già fatto: la legge ha fissato quali sono le linee che si debbono costruire. Guai a noi se cambieremo questo piano: correremo il rischio di non finire più, mentre quello che più interessa alla Sicilia è che più rapidamente si facciano queste ferrovie secondarie, che si ubbidisca all'obbligo che la legge del 1911, ha imposto di fare gli 800 chilometri. Spero di non passare inutilmente, per il Ministero dei lavori pubblici; spero che, breve o lungo che sia il tempo in cui starò a questo posto, si riconoscerà che ho dato un impulso ai lavori per le ferrovie secondarie. L'onorevole Di Giovanni si contenti di queste dichiarazioni e non insista nell'ordine del giorno.

L'onorevole Fantoni spezza una lancia in favore delle cooperative. Dopo le dichiara-

zioni che io ho fatto, al principio della discussione generale, circa l'importanza che hanno le cooperative e l'interesse che deve avere lo Stato a favorirne lo sviluppo e ad affidare ad esse lavori, quando sono in condizione di eguaglianza con le domande degli appaltatori privati, vorrei pregare l'onorevole Fantoni di non insistere nel suo ordine del giorno, perchè questo legherebbe troppo strettamente l'azione del Governo così da riuscire dannoso piuttosto che utile alle cooperative stesse. Accolga le dichiarazioni che io ho fatto e non insista nel suo ordine del giorno.

Vi è poi un ordine del giorno dell'onorevole Fontana, così concepito:

Mi dispiace che l'onorevole Fontana non abbia potuto sviluppare questo suo ordine del giorno, perchè presentato dopo la chiusura.

Probabilmente io avrei avuto agio di dimostrargli (se indovino quali sono i motivi delle sue preoccupazioni) che queste non hanno ragione di esistere. Vi era un decreto-legge che fissava i termini di resa, e questo decreto scadeva il 30 aprile 1922; ma, prima che scadesse, io ho presentato alla firma di Sua Maestà un decreto-legge di proroga fino al 31 dicembre 1922. Quindi i termini di resa non sono affatto lasciati all'arbitrio di nessuno, ma sono disciplinati da questi due decreti-legge, ed io mi auguro che non finirà questo periodo di lavori parlamentari senza che la Camera ed il Senato abbiano definitivamente disciplinato questa materia, che del resto, ripeto, non era affatto lasciata all'arbitrio dei capi stazione essendo regolata con decreti-legge. Io anzi ho preso su di me la responsabilità di servirmi proprio del metodo del decreto-legge, perchè in aprile il Parlamento era chiuso e se al 30 aprile non si fossero prorogati i termini di resa grave pericolo sarebbe potuto venire all'azienda delle ferrovie dello Stato, esponendosi la materia al capriccio di qualche capostazione, e non essendo esclusa la possibilità di numerosi litigi.

Io ricordavo che il Senato, quando biasimò il sistema di emanare dei decreti-legge, ammise alcune eccezioni come quelle riferentisi appunto a tariffe, a termini di resa, a necessità urgenti. Io ho fatto tesoro all'insegnamento del Senato, e, data l'urgenza, ho prorogato con decreto-legge il decreto precedente. Non era possibile, dato che la Camera doveva aprirsi il 4 maggio, lasciare che i termini di resa non fossero più disciplinati poichè il decreto scadeva il 30 giugno. Ne

sarebbe venuta la possibilità di danni seri per il commercio, ne sarebbero venuti gli inconvenienti a cui accenna l'onorevole Fontana, e quindi io ho provveduto alla proroga. Arbitrio non ve ne è; e dopo queste mie osservazioni, mi auguro che l'onorevole Fontana voglia accontentarsi.

Vi è poi un ordine del giorno presentato dalla Commissione e così concepito:

« La Camera invita la Commissione parlamentare di vigilanza sulle ferrovie dello Stato a presentare al Parlamento insieme con la sua prossima relazione, le proposte che crederà di formulare, tenendo presenti anche i rilievi mossi all'andamento dell'azienda ferroviaria di Stato nella discussione del bilancio dei lavori pubblici ».

Io credo che questo ordine del giorno, possa essere accettato in quanto risponde ad un concetto giustissimo che già sviluppai nella discussione generale. Esso riconosce la necessità che la Commissione di vigilanza sulle ferrovie dello Stato eserciti una azione continua, incessante sull'azienda — il che finora non è stato fatto, salvo, e lo ripeto per evitare le proteste dell'amico Donati, salvo per l'ultima Commissione di vigilanza, che ha cominciato a lavorare dal gennaio di quest'anno. Vi sono stati anni interi durante i quali la Commissione non si è mai riunita.

Nella Camera molte volte vi sono state elezioni accanite per le nomine dei componenti della Commissione di vigilanza, ma poi per anni la Commissione non si riunì mai. Sono grato dunque alla Commissione permanente e all'onorevole suo illustre presidente di avere accolto la mia idea. Però dubito che la formula possa essere adottata. Questa Commissione di vigilanza non è creata solo dalla Camera, ma è composta da delegati della Camera e del Senato, e perciò non mi pare che la Camera possa invitarla a fare una cosa. È una questione piccola; ma credo consigliabile di sostituire alla parola « invita » la formula: « fa voti che la Commissione » ecc. Con questa piccola modificazione, accetto l'ordine del giorno e prego la Camera di votarlo perchè può portare un serio contributo alla soluzione del grave problema ferroviario.

PRÉSIDENTE. L'ultimo ordine del giorno è dell'onorevole Lucci.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Lucci sa che i lavori della direttissima Roma-Napoli procedono rapidamen-

te. Io lo annunziai con lettera ai deputati che mi avevano chiesto notizie. Nel mese di giugno potremo aprire la direttissima fino a Formia.

Questo della direttissima è un impegno dello Stato che si trascina da moltissimo tempo. Avete inteso che anche per altre direttissime, come per esempio per la Genova-Milano, per la Firenze-Bologna, i lavori sono già avanzati. Eppure queste direttissime vennero moltissimi anni dopo!

Io ricordo, a proposito della direttissima Roma-Napoli, che molti anni fa, nel 1882, quando io ero molto giovane e quando parecchi dei colleghi che sono qui o erano bambini o non erano nati, si cominciava già ad assumere l'impegno della direttissima Roma-Napoli.

L'onorevole Lucci può esser sicuro che il pagamento di questo vecchio debito dello Stato italiano, finchè vi sarò io, sarà affrettato. Ripeto che ho avuto assicurazione che la direttissima fino a Formia potrà essere aperta nel prossimo mese di giugno o nei primi di luglio.

Così, e chiedendo scusa della rapidità delle risposte e forse della loro incompletezza, prego la Camera di voler passare alla discussione dei capitoli, votando solamente gli ordini del giorno Tofani e della Commissione, e questo col piccolo emendamento che ho avuto l'onore di proporre. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Inviterò ora i presentatori degli ordini del giorno a dichiarare se li mantengono o li ritirano.

Onorevole Fazio, ella mantiene il suo ordine del giorno?

FAZIO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Mastino?

(*Non è presente*).

S'intende che lo abbia ritirato.

Onorevole Federzoni?

(*Non è presente*).

S'intende che lo abbia ritirato.

Onorevole Caccianiga?

(*Non è presente*).

S'intende che lo abbia ritirato.

Onorevole De Andreis?

(*Non è presente*).

S'intende che lo abbia ritirato.

Onorevole Florian?

(*Non è presente*).

S'intende che lo abbia ritirato.

Onorevole Stefani?

STEFANI. Lo ritiro e lo converto in raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Agnesi?  
AGNESI. Ringrazio l'onorevole ministro e lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Vella?

(*Non è presente*).

S'intende che lo abbia ritirato.

Onorevole Cotugno?

COTUGNO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Franceschi?

FRANCESCHI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Faranda?

FARANDA. Mantengo il mio ordine del giorno.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi pareva che ci fossimo messi d'accordo.

FARANDA. Per San Fratello, non per i comuni della provincia di Messina minacciati di frane. È una cosa diversa.

PRESIDENTE. Onorevole Marino?

(*Non è presente*).

S'intende che lo abbia ritirato.

Onorevole Sanna-Randaccio?

SANNA-RANDACCIO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Pestalozza?

(*Non è presente*).

S'intende che lo abbia ritirato.

Onorevole Tamborino?

TAMBORINO. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Onorevole Canepa?

CANEPA. Lo ritiro. Ne riparleremo sui capitoli.

PRESIDENTE. Onorevole Negretti?

(*Non è presente*).

S'intende che vi abbia rinunciato.

Onorevole Janfolla?

(*Non è presente*).

S'intende che vi abbia rinunciato.

Onorevole Mendaja?

(*Non è presente*).

S'intende che vi abbia rinunciato.

Onorevole Galeno?

(*Non è presente*).

S'intende che vi abbia rinunciato.

Onorevole Sardelli?

SARDELLI. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro e lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole D'Alessio?

(*Non è presente*).

S'intende che vi abbia rinunciato.

Onorevole Macrelli?

MACRELLI. Lo ritiro, ma l'onorevole ministro non ha risposto al mio ordine del giorno.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Credevo di averle risposto.

PRESIDENTE. Onorevole Tofani ?

TOFANI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Onorevole Netti ?

(*Non è presente*).

S'intende che vi abbia rinunziato.

Onorevole Ferrari Adolfo ?

FERRARI ADOLFO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Ramella ?

RAMELLA. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Giacometti ?

GIACOMETTI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Torre Edoardo ?

TORRE EDOARDO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Presutti ?

(*Non è presente*).

S'intende che vi abbia rinunziato.

Onorevole Mauro Francesco ?

MAURO FRANCESCO. Lo ritiro trasformandolo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Manenti ?

MANENTI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Carbonari ?

(*Non è presente*).

S'intende che vi abbia rinunziato.

Onorevole Valentini ?

(*Non è presente*).

S'intende che vi abbia rinunziato.

Onorevole Quilico ?

(*Non è presente*).

S'intende che vi abbia rinunziato.

Onorevole D'Ayala ?

(*Non è presente*).

S'intende che vi abbia rinunziato.

Onorevole Braschi ?

BRASCHI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Onorevole Broccardi ?

BROCCARDI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Maitilasso ?

MAITILASSO. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Onorevole Saitta ?

SAITTA. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Onorevole Farioli ?

FARIOLI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Drago ?

(*Non è presente*).

Poichè è presente l'onorevole Faranda, altro firmatario dell'ordine del giorno domando a lui se lo mantiene.

FARANDA. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Pesante ?

(*Non è presente*).

S'intende che vi abbia rinunziato.

Onorevole Monici ?

MONICI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole De Giovanni ?

DE GIOVANNI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Fantoni ?

FANTONI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Onorevole Fontana ?

(*Non è presente*).

Poichè è presente l'onorevole Ferrari Giovanni, altro firmatario, domando a lui se lo mantiene o lo ritira.

FERRARI GIOVANNI. Lo ritiro e lo trasformo in raccomandazione.

PRESIDENTE. Onorevole Lucci ?

(*Non è presente*).

S'intende che vi abbia rinunziato.

Onorevole relatore, ella mantiene il suo ordine del giorno ?

CIAPPI, *relatore*. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Gli ordini del giorno mantenuti sono quelli degli onorevoli: Faranda, Tamborino, Tofani, Braschi, Maitilasso, Saitta e quello che l'onorevole Ciappi ha presentato a nome della Commissione.

Metterò ai voti il primo ordine del giorno mantenuto, che è quello dell'onorevole Faranda.

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

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Vorrei pregare gli onorevoli Faranda e Tamborino, giacchè non ho avuto la fortuna che prendessero atto delle mie dichiarazioni, di cambiare nel loro ordine del giorno la parola « invita » il Governo, in « confida ».

L'invito significa censura, che ho la coscienza di non meritare; il « confida » significa l'espressione di un desiderio che può essere seguito.

Se gli onorevoli Faranda e Tamborino faranno questo mutamento di forma, poichè quanto è detto nell'ordine del giorno corrisponde alle dichiarazioni fatte, si può accettare. Al di là di così, non è possibile.

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

FARANDA. Mantengo il mio ordine del giorno semplicemente per quanto riguarda i comuni della provincia di Messina.

È un problema improrogabile. Accetto per altro l'invito dell'onorevole ministro, e cambio l'« invita » in « confida ».

**PRESIDENTE.** Metto a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Faranda, accettato dal Governo, che risulta così concepito:

« La Camera confida che il Governo disporrà i mezzi finanziari e tecnici adeguati, per provvedere finalmente, con speciale riguardo alla provincia di Messina:

a) alla soluzione del minaccioso problema del consolidamento degli abitati pericolanti per frane;

b) all'allacciamento dei comuni che, privi ancora di strade, si trovano in vergognosa condizione d'isolamento ».

(È approvato).

Onorevole Tamborino, accetta l'invito dell'onorevole ministro ?

**TAMBORINO.** Debbo dichiarare che la ragione della mia insistenza...

**PRESIDENTE.** No, non ne ha il diritto. L'onorevole ministro le ha rivolto l'invito di sostituire alla parola « invita » la parola « confida ». Accetta ?

**TAMBORINO.** Accetto.

**PRESIDENTE.** Metto a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Tamborino, accettato dal Governo, che risulta così concepito:

« La Camera:

riconoscendo la gravità del problema delle bonifiche idrauliche nella provincia di Lecce, specialmente dal lato igienico, come si presenta in gran parte nell'estremo Salento;

considerato che alla soluzione di questo problema debbasi dare carattere di urgenza, onde far cessare più sollecitamente che sia possibile l'attuale stato di cose che perturba la vita delle popolazioni colpite dalla malaria;

ritenuto che a ciò devesi provvedere, anche per ragioni di equità e di giustizia;

confida che il Governo assegnerà al bilancio dei lavori pubblici somme adeguate al bisogno, e inizierà col venturo esercizio i lavori di risanamento igienico in tutta la penisola Salentina ».

(È approvato).

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Tofani:

« La Camera è convinta che per iniziare il risanamento del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria occorra con urgenza stabilire la rispondenza tra le otto ore di presenza e le otto ore effettive di lavoro del personale ».

L'onorevole Donati ha chiesto di parlare per una dichiarazione di voto. Ne ha facoltà.

**DONATI.** Noi voteremo a favore dell'ordine del giorno dell'onorevole Tofani, ma ci permetta la Camera di fare una dichiarazione che spieghi il concetto di questo nostro voto favorevole.

Già nel discorso che, a nome dei colleghi di questa parte, feci all'inizio della discussione sul bilancio dei lavori pubblici, ebbi a dichiarare che il principio delle otto ore di lavoro doveva restare intangibile, e che tutto ciò che si attribuiva a difetto insito in questo principio doveva invece essere ascritto ad altre cause che ho esaminato.

Queste cause riguardano anche una voluta maliziosa applicazione del principio delle otto ore, fatta nelle ferrovie.

Ricordo che anche da parte di altri oratori di parte nostra si è fatto presente come da quando si è sostenuto dovunque nel mondo il principio delle otto ore di lavoro, nessuno mai ha sostenuto che le otto ore non dovessero essere otto ore di lavoro, ma potessero essere otto ore di ozio. Ma la questione, per quello che riguarda la applicazione del principio delle otto ore alle ferrovie dello Stato, è esclusivamente tecnica. Lo hanno dichiarato tutti, anche l'onorevole ministro.

Se gli orari delle ferrovie dello Stato si subordinano di fatto a mille esigenze, a tutte le esigenze che vengono prospettate dalle Camere di commercio, dalla provincia, dai comuni, se si fanno sempre, nonostante le proteste, persino i treni appositi per i giornali, è necessario che l'Amministrazione delle ferrovie comprenda che si deve tener conto, nella formulazione degli orari, anche delle esigenze determinate dalla necessità della applicazione dell'orario delle otto ore di lavoro.

Orbene! Poichè il principio delle otto ore deve rimanere intangibile, e poichè l'applicazione di esso deve esser fatta in modo che neppure indirettamente il principio stesso ne resti violato, è necessario che, pur affidando all'applicazione della legge quelle necessarie regolamentazioni che impediscano l'assurdo e l'impossibile, è necessario, diciamo, che per converso, col pretesto di adattare il principio ad una ragionevole applicazione, non si arrivi a far compiere ai ferrovieri le otto ore di lavoro in sedici o venti ore.

Anche ora i regolamenti delle ferrovie, onorevoli colleghi, contengono non una deroga al principio, ma disposizioni le quali



applicano il principio con criterio di ragionevolezza.

Le otto ore devono essere alle volte applicate entro un periodo di dodici ore. Dunque vedete che le ore di presenza devono essere molte volte superiori alle otto ore, anche in applicazione degli attuali regolamenti.

Orbene, poichè tutti sono d'accordo in questo, che il principio del otto ore vada rispettato e questo concetto è ribadito espressamente nell'ordine del giorno Tofani, noi voteremo l'ordine del giorno stesso.

Ma è mio dovere di richiamare la Camera sopra la prima parte dell'ordine del giorno Tofani, il quale pretende che con una diversa regolamentazione delle otto ore si arrivi ad iniziare, nientemeno, il risanamento del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria! Ebbene; bisogna una buona volta convincersi che non in una diversa applicazione del principio delle otto ore può trovarsi la via per arrivare al risanamento dell'Amministrazione ferroviaria, chè la questione del risanamento del bilancio è soprattutto questione di organizzazione, e di semplificazione dei servizi.

E mi duole di aver sentito l'onorevole Ciappi ieri dichiarare, rivolto a me, che non ha importanza migliorare l'esercizio, e che piuttosto occorre costruire nuove linee per l'incremento che ciò darà all'economia nazionale.

Ora sta bene che non dobbiamo dimenticare lo sviluppo delle comunicazioni, ma...

CIAPPI, *relatore*. Non era questo il mio concetto.

DONATI. Ho ripetuto le sue parole, che mi sono appuntate, ma se non era questo il suo concetto, allora siamo d'accordo.

Ora quando si voglia veramente risanare il bilancio delle ferrovie, bisogna avere riguardo a tutti i fatti che ne riguardano la gestione, e bisogna, (onorevole ministro, voglia intendere le mie parole), bisogna presentare bilanci i quali non abbiano delle incongruenze come quello che è stato presentato e che è sotto il nostro esame.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Non l'ho presentato io.

DONATI. Ma lo difende, e come! Quando si afferma, ad esempio, che il pareggio previsto in questo bilancio è ottenuto in vista di un incremento del traffico (e tutti sappiamo che purtroppo i prodotti del traffico ora vanno invece contraendosi) non si tien conto che aumento del traffico, significa, sì, aumento di entrate, ma significa anche au-

mento di spese. Ed è contraddittorio prevedere aumenti di traffico e contemporanea diminuzione di spesa di personale.

PRESIDENTE. Onorevole Donati, si attenga alla dichiarazione di voto.

DONATI. Espongo le ragioni per le quali noi votiamo a favore dell'ordine del giorno...

PRESIDENTE. Ma questo è un discorso!

DONATI. E allora concluderò rapidamente. Desidero però bene mettere in chiaro che il risanamento del bilancio delle ferrovie dello Stato, non si può e non si deve ricercare in provvedimenti che facciano ricadere sul personale il carico di tutte le economie, che si vogliono escogitare.

Al personale non si può rifiutare il riconoscimento dei suoi diritti; il Parlamento non può violare questi diritti che sono stati sanciti da leggi approvate dal Parlamento stesso.

Il risanamento del bilancio delle ferrovie dello Stato deve ricercarsi invece nell'attuazione di provvedimenti, d'indole organizzativa e semplificativa dei servizi.

Questo ci tengo a dichiarare, perchè, o signori, la questione delle otto ore, vola molte volte, agli occhi del pubblico, quelli che sono i veri mali dell'azienda, le vere responsabilità in ordine al funzionamento dell'azienda, stessa è il paravento apprestato a molte colpe, grandi e piccole.

Si desista dal volersi rifare sempre, in tutto ciò che risale molte volte a ben altre responsabilità, sopra le spalle dei lavoratori, sopra coloro che pur troppo sono sempre i più deboli... (*Commenti — Interruzioni*). È così! (*Rumori*). Signori, voi non volete gli scioperi delle ferrovie?

*Voci a destra*. No, no!

DONATI. Cominci lo Stato a garantire che esso sarà sempre giusto ed equo verso i ferrovieri: scioperi non ne avrete! (*Rumori a destra — Applausi all'estrema sinistra*). Ma non tentate di comprimere i diritti dei lavoratori, e di volerli egualmente sempre pronti a tutto subire!

Noi dunque, voteremo l'ordine del giorno Tofani. Ma intendiamo bene affermare che non si abbiano a iugulare in nessun modo i ferrovieri nell'applicazione del principio delle otto ore, e non si pretenda di arrivare attraverso una applicazione artificiosa del principio stesso, al suo annientamento.

Voi, onorevole Ciappi, siete stato presidente della Commissione ministeriale per il regolamento. La Commissione, della quale facevano parte i vostri funzionari ed i rap-

presentanti della organizzazione dei ferrovieri, ha discusso lungamente intorno al regolamento ed ha concordato fino dal maggio o giugno 1921, la competenze accessorie per tutto il personale.

Ebbene, onorevoli colleghi, dopo tante discussioni, che felicemente avevano condotto all'accordo, la sola parte che è venuta all'approvazione del Parlamento è stata quella relativa alle tabelle organiche; di tutto il resto, non si è più parlato in modo assoluto.

Se che, dopo aver così radicalmente modificato tutte le tabelle organiche delle ferrovie, son venute meno quelle modificazioni regolamentari, che erano necessarie per coordinare le tabelle organiche colle disposizioni meglio atte ad applicarle. Volendo applicare razionalmente ed in buona fede il principio delle otto ore, era necessario anche attuare immediatamente quelle disposizioni, che servivano per la giusta applicazione. (*Interruzioni*). Non lo si è fatto.

Io chiedo al ministro che voglia prendere in esame, subito, la riforma del regolamento, che ancora resta a dormire, e tener presente che la commissione ministeriale per il regolamento ha studiato, discusso e concluso su materia che può fin d'ora essere ratificata ed applicata. Di quella Commissione facevano parte i vostri funzionari, i quali, usando il mandato ricevuto da voi, hanno concordato coi rappresentanti dell'organizzazione le norme che non possono venir gettate nel nulla, come si è tentato di fare pochi mesi fa. Se si vuole condurre l'azienda ferroviaria al suo vero assetto, non si dimentichino le cose maggiori per rincorrere quelle che possono servire a speculazioni di parte, ma non serviranno mai a risolvere la situazione.

Con queste dichiarazioni noi voteremo l'ordine del giorno Tofani. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gronchi per dichiarazione di voto.

GRONCHI. Una dichiarazione che, per tranquillità dell'illustre Presidente, dirò, telegrafica, a nome del Gruppo cui ho l'onore di appartenere: una dichiarazione che non deve sembrare superflua nè ispirata ad esclusivo concetto di parte e di organizzazione, perchè i colleghi debbono ricordare che viviamo in un momento in cui, non mi sembra fantasia, illusione e timore infondato, una specie di offensiva contro questo principio delle otto ore già conquistato dalle nostre classi lavoratrici.

Intendiamo anche noi e riconosciamo il significato vero dell'ordine del giorno Tofani, che investe una questione tecnica in

rispondenza a un maggior rendimento entro i limiti segnati dalle otto ore; al quale maggior rendimento noi per la parte politica e le nostre organizzazioni per la parte sindacale intendono lealmente di collaborare, sia per il loro interesse come per quello generale dello Stato. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Allora metto ai voti l'ordine del giorno Tofani, accettato dal Governo e dalla Commissione.

(*approvato*).

L'onorevole Braschi insiste nel suo ordine del giorno ?

BRASCHI. Insisto, se l'onorevole ministro non mi fa qualche altra aggiunta alle sue dichiarazioni, perchè...

PRESIDENTE. Lasci stare il perchè!

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Torno a pregare l'onorevole Braschi di ritirare il suo ordine del giorno. Credo che, messo in votazione in questo momento, potrebbe dal luogo ad un risultato diverso da quello che è nella sua intenzione. Ho promesso di modificare il regime dell'Unione edilizia nazionale. Si riservi, per il caso che queste modificazioni o non venissero o fossero diverse da quelle che egli reputa opportuno, di fare le sue osservazioni.

Adesso, col mettere in votazione l'ordine del giorno, si corre il rischio di compromettere quelle riforme che sono nelle sue intenzioni. Se l'onorevole Braschi insistesse, mi troverei nella condizione di chiedere alla Camera di voler respingere l'ordine del giorno per la parte che riguarda l'Unione edilizia.

BRASCHI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Accenni il suo fatto personale.

BRASCHI. Sono disposto a ritirare il mio ordine del giorno: però mi si consenta di accennare al mio fatto personale. Con la mia discussione dell'altro giorno, ho creato un aureola di martirio all'Unione edilizia nazionale,...

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. No, no.

BRASCHI. ...perchè dalle dichiarazioni del ministro sembra che io abbia esagerato al punto di far cadere completamente le mie accuse.

Invece, mettendo le cose in chiaro, io ho criticato la costituzione, non il funzionamento dell'Unione edilizia nazionale.

Io ho detto che chi si rivolge all'Unione edilizia nazionale, casca sotto le forche caudine della stessa Unione Edilizia, per le condizioni di favore che sono state create a suo vantaggio. (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

Anche le cooperative! Mi dispiace che non sappiate neppure il martirio delle vostre cooperative! ... (*Rumori all'estrema sinistra*).

L'Unione nazionale affida alle vostre cooperative i lavori che voi potreste avere dal Genio civile, e prende il 12 per cento sopra i lavori. (*Commenti — Rumori all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Onorevole Braschi, si attenga al fatto personale.

BRASCHI. Mi dispiace che siano proprio loro che attaccano! ... (*Rumori all'estrema sinistra — Scambio di apostrofi fra l'estrema sinistra e il centro*). Mantengo l'ordine del giorno!

PRESIDENTE. Metterò allora a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Braschi, che il Governo ha dichiarato di non accettare.

RICCIO, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO, ministro dei lavori pubblici. Nella prima parte possiamo essere tutti d'accordo, e quindi l'ordine del giorno dovremmo votarlo per divisione.

Sulla seconda parte insisto nuovamente presso l'onorevole Braschi. Non chieda una votazione che non credo sia giovevole. Lo assicuro, come dissi già nella discussione generale, che sto studiando col mio sottosegretario una modificazione all'Unione edilizia nazionale.

L'ordine del giorno, che non posso accettare, non gioverà al proposito di riformare l'Unione. L'onorevole Braschi si contenti delle mie dichiarazioni.

PRESIDENTE. Poichè l'onorevole Braschi insiste, metterò a partito per divisione il suo ordine del giorno. Prego l'onorevole ministro di indicare quale è la parte che accetta.

RICCIO, ministro dei lavori pubblici. I primi due comma.

PRESIDENTE. Metto dunque a partito la prima parte dell'ordine del giorno dell'onorevole Braschi, accettata dal Governo. La rileggo:

« La Camera:

invita il Governo a voler informare la propria politica economica al criterio di una crescente valorizzazione delle nostre ricchezze naturali e di una graduale sistema-

zione del bracciantato da impiegarsi in lavori duraturi e produttivi integrando all'uopo iniziative private con esclusione di invadenze monopolistiche di qualsiasi specie;

reclama in modo speciale un piano organico di lavoro che, fornito di congrui mezzi, elimini il pericolo e l'illusione di false e più dispendiose economie e intensifichi le opere di bonifica agraria, la sistemazione dei bacini montani, dei corsi d'acqua, dei nostri porti, delle nostre reti stradali con relative comunicazioni ferroviarie, tramviarie, automobilistiche, con particolare riguardo a quelle regioni, come la Romagna, ove più imperversa la disoccupazione e dove più l'iniziativa privata del capitale e del lavoro si mostrò pronta e capace di cooperare efficacemente ».

Coloro che l'approvano sono pregati di alzarsi.

(È approvata).

Metto a partito la seconda parte dell'ordine del giorno dell'onorevole Braschi, non accettata dal Governo. La rileggo:

« richiama l'attenzione del Governo particolarmente sui lavori di riparazione e ricostruzione delle zone terremotate chiedendo che le giuste, buone intenzioni di aiutare quelle povere popolazioni non vengano frustrate in gran parte da sperequazioni e parzialità di trattamento, da eccessivo ritardo e da un maggiore groviglio di pratiche e assorbimenti di capitali dovuto spesso ad enti statali o a « parastatali » come l'Unione edilizia nazionale, la cui intromissione è resa quasi obbligatoria da tutta una legislazione di favore e di privilegio predisposta a suo favore ».

(Non è approvata). (*Commenti*).

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Maitilasso.

« La Camera, nel presente momento, sente il dovere di reclamare una politica di lavori pubblici necessaria al progresso ed allo svolgimento della vita civile, specie nelle regioni meridionali ed insulari tutt'ora dimenticate, che dettero nella guerra il maggior contributo di uomini, regioni che hanno il diritto di essere messe alla pari delle altre provincie nello sviluppo della produzione, del commercio e dei mezzi di traffico:

afferma, quindi, la necessità di decurtare il dispendioso ed improduttivo bilancio della guerra, a beneficio di quello dei lavori pubblici;

riafferma la necessità sociale di combattere la disoccupazione;

ritiene indispensabile che la Commissione parlamentare dei lavori pubblici e traffico, d'accordo col ministro, formi un piano organico di tutti i lavori da eseguirsi, stabilendone la graduatoria, in base all'urgenza ed al bisogno, nei limiti della possibilità economica del bilancio;

tenere in precipua considerazione la rigeneratrice opera di bonifica, specie nella Toscana, nelle Puglie e nel Lazio;

regolarizzare i lavori di irrigazione, cercando di sfruttare il più che sia possibile le acque a beneficio dell'economia nazionale della produzione e dei trasporti;

dare il massimo sviluppo alla costruzione dell'acquedotto pugliese, la più grande opera mondiale del genere, e che è reclamato come bisogno impellente da circa tre milioni di abitanti, che invano attendono il completamento da venti anni;

agevolare la progettazione e la esecuzione delle nuove ferrovie, limitandole, per ora, a quelle utili ed indispensabili, specie nelle regioni che ne sono completamente prive, come purtroppo si deve deplorare per la regione Garganica, che, pur avendo ricche produzioni d'ogni genere, ed una popolazione di circa 200,000 abitanti, non ha alcun mezzo di trasporto per la lunghezza di circa 100 chilometri;

intensificare o modernizzare i lavori della manutenzione dei porti, limitandosi a quelli strettamente necessari, per la ubicazione e per l'attività commerciale (porti di traffico o di rifugio) specie nell'Adriatico per le presumibili mutazioni del commercio internazionale, e soprattutto con preferenza per il porto di Bari, che è destinato a diventare il grande porto adriatico, internazionale, per lo sviluppo commerciale con l'Oriente;

facilitare la esecuzione delle strade, specie quelle già progettate, dichiarate di prima categoria, e quelle di allacciamento dei centri isolati;

eseguire con maggiore alacrità, con organismi speciali, la ricostruzione dei paesi disastri dai terremoti e dalle frane, compresi fra questi la industrie città di Corato;

ritiene che occorre semplificare più che sia possibile il meccanismo burocratico, specie per l'approvazione dei progetti, eliminando una quantità di inutili ed ingombranti, se non dannosi, uffici;

migliorare le condizioni del Genio civile, specie nei paesi di disagiata residenza,

dando il personale tecnico occorrente, ed i facili mezzi di trasporto con la premiazione dei più meritevoli nella progettazione e nella esecuzione delle opere;

preferire nella esecuzione dei lavori, le cooperative ed i consorzi di cooperative, di autentici lavoratori, facilitando il concorso col credito e senza le solite formalità ostruzionistiche ».

Onorevole Maitilasso, insiste nel suo ordine del giorno ?

MAITILASSO. Vi insisto.

PRESIDENTE. Onorevole ministro, lo accetta ?

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. No.

PRESIDENTE. Metto a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Maitilasso non accettato dal Governo.

(*Non è approvato*).

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Saitta.

« La Camera invita il Governo ad una larga politica di lavori pubblici in Sicilia ».

Onorevole ministro lo accetta ?

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Vorrei pregare l'onorevole Saitta, dopo le ampie dichiarazioni che ho fatto, di ritirare il suo ordine del giorno ma se egli fosse insensibile alla mia preghiera mi basterebbe che mutasse le parole « invita il Governo » in quelle « confida che il Governo ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Saitta.

SAITTA. Accetto la modificazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'ordine del giorno dell'onorevole Saitta accettato dal Governo con tale modifica.

(*È approvato*).

Passiamo all'ordine del giorno della Commissione, il quale nel testo accettato dall'onorevole ministro, suona così:

« La Camera fa voti perchè la Commissione parlamentare di vigilanza sulle ferrovie dello Stato presenti al Parlamento, insieme con la sua prossima relazione, le proposte che crederà di formulare, tenendo presenti anche i rilievi mossi all'andamento dell'azienda ferroviaria di Stato nella discussione del bilancio dei lavori pubblici ».

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Luciani. Ne ha facoltà.

LUCIANI. La Commissione parlamentare di vigilanza sull'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, a nome della quale sono

autorizzato a parlare, nella sua seduta di ieri sera prese in esame l'ordine del giorno che era stato formulato dall'onorevole presidente della Commissione parlamentare dei lavori pubblici.

Nel corso della discussione si manifestò qualche perplessità circa l'opportunità di accettarlo, perchè fu osservato che se l'ordine del giorno invita la Commissione a fare il suo dovere, evidentemente è superfluo, se invece l'ordine del giorno contiene un allargamento delle facoltà e dei compiti della Commissione, non si potrebbe accettare che con qualche riserva, principalmente in ordine ai mezzi che sono messi a disposizione della Commissione. Se non che la proposta dell'onorevole ministro — che credo sarà accettata dalla Commissione stessa — riduce l'ordine del giorno a termini tali che la Commissione può senza preoccupazioni accettarlo, e la Commissione ringrazia fin da ora la Camera, se essa vorrà votarlo, della fiducia che con ciò le dimostrerà. Tale fiducia varrà ad acuire il sentimento di responsabilità del quale si è mostrata compresa la Commissione stessa. La Commissione, valendosi dei mezzi che sono a sua disposizione, confida di mettere a tempo opportuno davanti alla Camera gli elementi necessari perchè essa possa prendere le sue decisioni intorno al servizio delle ferrovie, che è parte così vitale dell'economia nazionale. (*Approvazioni*)

PRESIDENTE. Metto a partito l'ordine del giorno della Commissione.

(*È approvato*).

Sono così esauriti tutti gli ordini del giorno presentati sul bilancio dei lavori pubblici.

#### Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro delle poste e dei telegrafi.

FULCI, *ministro delle poste e dei telegrafi*. Per incarico del ministro degli esteri, mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Stati di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1922-23; (1546)

Conto consuntivo del Fondo dell'emigrazione per l'esercizio finanziario 1910-11; (1547)

Conto consuntivo del fondo dell'emigrazione per l'esercizio finanziario 1911-12; (1548)

Conto consuntivo del fondo dell'emigrazione per l'esercizio finanziario 1912-13; (1549)

Conto consuntivo del fondo dell'emigrazione per gli esercizi finanziari 1913-14; 1914-15 e 1915-16. (1550)

Per incarico poi dell'onorevole ministro dell'agricoltura, mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: Protezione dei vini tipici.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle poste e telegrafi della presentazione di questi disegni di legge. Quello per la protezione dei vini tipici sarà inviato alla sesta Commissione, gli altri saranno inviati alla nona Commissione.

#### Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Faranda, Corazzin, Furgiuele e Greco a recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

FARANDA. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge Conversione in legge del Regio decreto 22 gennaio 1922, n. 25, recante provvedimenti in dipendenza della frano di San Fratello. (1392)

CORAZZIN. Mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1921, n. 1860, che ammette al ritardo del servizio militare studenti di scuole medie.

Conversione in legge del Regio decreto 27 giugno 1920, n. 1008, che consente il rilascio del passaporto per l'estero ai militari del Corpo Reale equipaggi congedati per qualsiasi motivo e appartenenti a qualsiasi classe di leva; (1207)

Conversione in legge del Regio decreto in data 2 maggio 1920, n. 621, che porta modifiche alla legge sulla leva marittima; (550)

Conversione in legge del Regio decreto in data 22 luglio 1920, n. 1060, che apporta varianti a quello 2 maggio 1920, n. 621, contenente disposizioni per la leva marittima. (551)

FURGIUELE. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 25 novembre 1920, n. 1767, col quale è stato fissato al 31 dicembre 1920 il termine di efficacia dell'articolo 6 del decreto luogotenenziale 13 giugno 1915, n. 873; (914)

GRECO. Mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 4 luglio 1920, n. 1165, riguardante la soppressione sui tribunali militari di Alessandria, Ancona e Piacenza. (*Approvato dal Senato*); (1091)

Conversione in legge dei Regi decreti 29 aprile 1915, n. 583 e 13 maggio 1915, numero 621, relativi a collocamenti fuori quadro di ufficiali delle varie armi e corpi per provvedere a speciali esigenze militari.

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

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

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del bilancio dei lavori pubblici. Procederemo ora all'esame dei capitoli. Prima però debbo fare due avvertenze: la prima è che, quando non vi sieno osservazioni, basterà la semplice lettura del capitolo perchè si ritenga approvato; la seconda, che, allorchè si leggeranno i capitoli dell'esercizio 1921-22, indicherò quelli i quali non subiscono nessuna variante nel bilancio 1922-23, e per quei capitoli, se non vi sono osservazioni, l'approvazione s'intenderà data tanto per lo stanziamento del 1921-22 quanto per quello del 1922-23; cosicchè per il bilancio del 1922-23 si procederà soltanto all'esame dei capitoli nuovi e degli stanziamenti diversi.

Se non vi sono osservazioni in contrario, rimarrà così stabilito.

Passiamo all'esame dei capitoli del bilancio 1921-22.

Titolo I. *Spesa ordinaria*. — Categoria I. *Spese effettive*. — *Spese generali*. — Capitolo 1 (1921-22) Amministrazione centrale — Personale di ruolo — Stipendi e indennità (*Spese fisse*), lire 4.050,000.

Capitolo 2 (1921-22) e 2 (1922-23). Amministrazione centrale — Personale di ruolo — Indennità di trasferte, di reggenza e diverse, lire 350,000.

Capitolo 3 (1921-22) e 3 (1922-23). Amministrazione centrale — Spese d'ufficio, lire 300,000.

Capitolo 4 (1921-22) e 4 (1922-23). Amministrazione centrale — Fitto di locali per uso d'ufficio (*Spese fisse*), lire 150,000.

Capitolo 5 (1921-22) e 5 (1922-23). Amministrazione centrale — Manutenzione, riparazione ed adattamento di locali, lire 81,000

Capitolo 6 (1921-22). Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti, lire 80,000.

Capitolo 7 (1921-22). Genio civile — Personale di ruolo — Stipendio e indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 10,600,000

Capitolo 8 (1921-22) e 8 (1922-23). Genio civile — Personale di ruolo — Indennità di trasferta, lire 2,500,000.

Capitolo 9 (1921-22) e 9 (1922-23). Genio civile — Personale di ruolo — Indennità di traslocazione, lire 120,000.

Capitolo 10 (1921-22) e 10 (1922-23). Genio civile — Personale di ruolo — Indennità fisse, lire 120,000.

Capitolo 11 (1921-22) e 11 (1922-23). Quota spettante ai funzionari incaricati delle prove delle automobili e motocicli e degli esami di idoneità a conducenti di detti veicoli ai termini dei decreti luogotenenziali 2 gennaio 1916, n. 20, articolo 2, e 6 febbraio 1919, n. 302, *per memoria*.

Capitolo 12 (1921-22) e 12 (1922-23). Genio civile — Spese d'ufficio (*Spese fisse*), lire 282,000.

Capitolo 13 (1921-22) e 13 (1922-23). Genio civile — Provvista, riparazione e trasporto di mobili ed istrumenti geodetici, restauro ed adattamento di locali, lire 150,000.

Capitolo 14 (1921-22). Genio civile — Fitto di locali per uso d'ufficio (*Spese fisse*), lire 320,000.

Capitolo 15 (1921-22) e 15 (1922-23). Genio civile — Spese diverse, lire 45,000.

Capitolo 16 (1921-22). Compensi per lavori straordinari prestati dal personale dell'Amministrazione centrale e del Genio civile, lire 700,000.

Capitolo 17 (1921-22) e 17 (1922-23). Sussidi al personale dell'Amministrazione centrale e del Genio civile, lire 160,000.

Capitolo 18 (1921-22) e 18 (1922-23). Sussidi al personale già appartenente all'Amministrazione dei lavori pubblici ed alle relative famiglie, lire 64,000.

Capitolo 19 (1921-22). Indennità per incarichi e studi diversi a funzionari dello Stato non dipendenti dall'Amministrazione dei lavori pubblici, lire 350,000.

Capitolo 20 (1921-22) e 19 (1922-23). Spese postali, per la corrispondenza non ammessa in franchigia, telegrafiche per l'interno e per l'estero e telefoniche, lire 200,000.

Capitolo 21 (1921-22). Spese di stampa e per la pubblicazione del *Bollettino Ufficiale* del Ministero, lire 128,000.

Capitolo 22 (1921-22). Acquisto di libretti e di scontrini ferroviari (*Spesa d'ordine*), lire 2,000.

Capitolo 23 (1921-22) e 23 (1922-23). Spese di liti e per arbitraggi (*Spesa obbligatoria*), lire 100,000.

Capitolo 24 (1921-22) e 24 (1922-23). Spese casuali, lire 35,375.

Capitolo 25 (1921-22) e 25 (1922-23). Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa fissa*). per memoria.

*Debito vitalizio.* — Capitolo 26 (1921-22). Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 1,900,000.

Capitolo 27 (1921-22) e 27 (1922-23). Indennità per una sola volta, invece di pensione, a 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 congegneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 43,000.

*Ponti e strade.* — Capitolo 28 (1921-22). Manutenzione di ponti e strade nazionali, sgombrò di nevi, di materie franate o trasportate dalle piene, lavori per impedire interruzioni di transito e per riparare e garantire da danni le opere predette — Indennità ai comuni per il mantenimento delle traverse in base all'articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2249, allegato F, lire 25 milioni.

Capitolo 29 (1921-22) e 29 (1922-23). Trasferite e competenze al personale di sorveglianza addetto ai lavori di manutenzione e di riparazione di ponti e strade nazionali ed al servizio delle Regie Trazzere, lire 55,000.

Capitolo 30 (1921-22). Salario ai capi cantonieri delle strade nazionali — Indennità di percorrenza, di malaria e di alloggio (articolo 2 e 3 del decreto Reale 21 dicembre 1919, n. 2662) (*Spese fisse*), lire 4,000,000.

Capitolo 31 (1921-22) e 31 (1922-23). Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali, lire 10,000.

Capitolo 32 (1921-22) e 32 (1922-23). 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 62,000.

Capitolo 33 (1921-22) e 33 (1922-23). Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade, lire 1,000.

*Opere idrauliche.* — Capitolo 34 (1921-22) e 34 (1922-23). Manutenzione delle vie navigabili di 1ª e di 2ª classe ed illuminazione delle aree dei porti lacuali compresi nelle vie navigabili, lire 2,800,000.

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

CALDARA. Ho preso la parola su questo capitolo perchè è il primo nel quale sono contenute spese per la sistemazione del Po. Dico sono contenute, perchè non risulta dal bilancio, ma risulta dalle notizie del Ministero dei lavori pubblici che in questa somma sono comprese 900 mila lire per acquisto di istrumenti e di carbone per la sistemazione, del Po.

Accennerò peraltro, anche al capitolo 111, che diventa 112 per il bilancio 22-23, dove sono impostate le maggiori spese per la sistemazione del Po. Io non domando nessun aumento di impostazione, perchè so che è perfettamente inutile fare un discorso di questo genere. Domando una cosa molto semplice: che tutte le spese che sono impostate siano fatte, che gli impegni assunti per la sistemazione del Po in un certo periodo di anni, in questo certo periodo di anni siano adempiuti.

Questo capitolo, se l'onorevole ministro vorrà esaminare bene la cosa, è insufficiente alla bisogna, perchè riguarda le linee navigabili di prima e seconda categoria di tutta Italia. Può essere, invece, per il momento sufficiente, specialmente per gli aumenti fatti coi provvedimenti contro la disoccupazione, quello che è stanziato in via straordinaria nel capitolo 111 che ora diventa 112. Ma io richiamo proprio tutta la buona volontà del ministro su questa funzione del suo Dicastero.

La sistemazione del Po diventa una necessità di prim'ordine, coordinata a tanti altri problemi nazionali e specialmente al problema della navigazione interna. Si sta costruendo ora il canale navigabile da Milano al Po (e posso annunziare alla Camera che dei 61 chilometri, già 16 chilometri sono in lavorazione); si sta costruendo il canale dei Roiali a Ferrara, ed è all'ordine del giorno della Camera il disegno di legge per la conca di Governolo e per il canale da Parma al Po. Sono tutte opere che debbono intensificare il movimento economico del nostro paese e sono opere strettamente connesse fra di loro; e sono opere per le quali è condizione *sine qua non* la sistemazione del Po.

Da un paio d'anni qualche cosa si è cominciato a fare. L'anno scorso specialmente l'Ufficio idrografico del Po, che fa parte del compartimento di Parma, sotto la guida intelligente e volenterosa dell'ingegner Valentini, ha compiuto opere che hanno soprattutto carattere di esperimento. Dal risultato di queste opere, che io ho potuto

apprendere da una relazione dell'ingegner Valentini, si vede che i lavori rendono molto di più di quello che per sé costino e quindi la somma che è stanziata può rendere in effetti molto di più di quello che potrebbe apparire dalla somma stessa. Ma è necessario che si faccia senza indugio quello che si è stabilito di fare, e si prepari un preciso e più vasto programma di governo per il prossimo domani.

Ripeto, è un problema assolutamente importante, anche perchè in questo momento per nuove direttive che si hanno da un punto di vista nel campo dei tecnici e da un altro punto di vista in quello dei fautori della navigazione interna, il Po è molto discusso.

Vi sono gli avversari, i nuovissimi avversari della navigazione interna i quali trovano che con essa possa portar via l'acqua, si possano portar via energie alla elettrificazione. Questi si attaccano a questo argomento della non navigabilità del Po e lo prendono a prestito proprio da coloro che sono i massimalisti della navigazione interna e vorrebbero fare la navigazione ad ogni costo, costruendo magari canali attraverso le montagne o lungo le loro pendici.

È necessario, quindi, che alla Camera sia riaffermato il fatto che il Po è navigabile, come del resto è sempre stato quando è stato curato. Nella sede del Comitato per la navigazione interna a Milano vi è una vasta stampa che mostra un piccolo battello a vapore alle foci del Ticino, e i piccoli battelli a vapore del Lloyd austriaco fin al 1859 salivano sino a Cremona. Quindi si tratta di buona volontà e di tenacia, e di avere quella energia per cui sono diventati fiumi navigabili di primo ordine la Mora e il Rodano, i quali dapprincipio si trovavano per la navigazione in peggiori condizioni del Po.

Si tratta di dimostrare che anche con piccoli mezzi — vede l'onorevole ministro che non vengo a domandare di più — si può fare tutto quello che è necessario. Domando, peraltro, che si studi per il nuovo esercizio di fare una impostazione maggiore, perchè il problema sia risolto, almeno prima che comincino a sboccare nel Po i grandi canali navigabili. Io domando che ciò si faccia per rispondere una buona volta a coloro che vorrebbero sopprimere, togliere di mezzo quest'altro grande strumento di rigenerazione economica del nostro paese. Non devono aver paura gli elettrotecnici, i sostenitori di altri mezzi di trasporto.

Nel nostro paese c'è posto per tutte le energie umane, e le energie naturali sono sufficienti per tutte le buone volontà.

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

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Probabilmente l'onorevole Caldara avrà seguito la discussione che facemmo in Senato intorno alla navigazione interna e intorno ai lavori del Po: vi fu l'interpellanza del senatore Romanin-Jacur, grande partigiano della navigazione interna e la modesta rispostina. Il risultato della interpellanza fu l'assicurazione che non un soldo della somma destinata per la navigazione interna, specialmente per il Po, sarebbe stata distratta per altri scopi, e che il Ministero dei lavori pubblici avrebbe fatto tutto il possibile per affrettare questi lavori.

Come l'onorevole Caldara sa, sono in corso vari ordini di lavori che riguardano la navigazione interna. Il primo è quello Milano-Po, a cui si riattaccano il porto di Milano e la Darsena.

C'è dinanzi alla Camera un progetto di legge, che dovrà convalidare un decreto Reale del quale è relatore proprio l'onorevole Caldara. Quando questo decreto verrà dinanzi alla Camera per la conversione in legge, potremo insieme vedere questi lavori, per cui sono stanziati, credo, 93 milioni. Non abbiamo speso molto, ma ho l'impressione che il consuntivo sarà di gran lunga superiore al preventivo. Abbiamo poi i lavori del Po-Brontolo. Abbiamo poi un terzo ordine di lavoro: escavazioni nel Po centrale, in modo che la navigazione sia resa possibile. Finalmente abbiamo un quarto ordine di lavori e sono quelli che riguardano la sistemazione dei principali canali della rete navigabile veneta, cioè il canale Piovego, il canale Rignano Grado, Battaglia, per i quali lavori la spesa è di 15 milioni.

A questo complesso di lavori, che hanno lo scopo di fare una completa comunicazione fluviale fra Milano e l'Adriatico, e che io credo utilissima, si riattaccano poi altri lavori e altre spese per i porti di Pavia, di Cremona e di Piacenza.

L'onorevole Caldara può esser sicuro (e in questo momento, data l'ora tarda, non posso estendermi sull'argomento) che mantengo quanto ho già detto al Senato, che manterremo i nostri obblighi per la navigazione interna, e che non un soldo delle somme stanziate in bilancio sarà risparmiato, nè alcuna spesa verrà ritardata per compiere le opere di navigazione interna cominciate, e di cui con tanto amore è partigiano l'onorevole Caldara. Su questo posso dare precisi affidamenti all'onorevole Caldara.



PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Caldara.

CALDARA. Prendo atto degli affidamenti datimi dall'onorevole ministro, e lo ringrazio. Devo soltanto osservare che tutte le opere, di cui l'onorevole ministro ha parlato, a cominciare dal canale navigabile da Milano al Po, sono opere a cui attendono i vari enti locali. Vi è un'opera, invece, alla quale deve attendere unicamente il Governo, e che tutti gli enti locali aspettano che dal Governo sia compiuta in tempo utile: la sistemazione del Po.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho detto di sì.

CALDARA. Io mi sono permesso di ricordare quest'opera, che spetta unicamente al Governo.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo s'intende approvato in lire 2,800,000.

Capitolo 35 (1921-22) e 36 (1922-23). Sovvenzione annua a carico dello Stato per concessione di opere e mezzi di navigazione, a norma del capo V del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, lire 50,000.

Capitolo 36 (1921-22) e 37 (1922-23). Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, lire 5,000,000.

Capitolo 37 (1921-22). Fitti e canoni per le opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria — (*Spese fisse*), lire 22,000.

Capitolo 38 (1921-22) e 39 (1922-23). Assegni al personale idraulico subalterno addetto al servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1ª e di 2ª categoria — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 2,300,000.

Capitolo 39 (1921-22) e 40 (1922-23). Competenze al personale idraulico subalterno, per i servizi normali indicati nel regolamento sulla tutela delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, lire 340,000.

Capitolo 40 (1921-22) e 41 (1922-23). Competenze al personale idraulico subalterno per la sorveglianza dei lavori di manutenzione delle vie navigabili, lire 38,000.

Capitolo 41 (1921-22) e 42 (1922-23). Competenze al personale subalterno per la sorveglianza dei lavori di manutenzione e di riparazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, lire 143,000.

Capitolo 42 (1921-22) e 43 (1922-23). Spese per il servizio idrografico fluviale e per misure e rilievi relativi all'utilizzazione dei corsi d'acqua, lire 1,500,000.

Capitolo 43 (1921-22) e 44 (1922-23). Funzionamento del Consiglio superiore delle

acque e del Comitato permanente. Indennità fisse ai sensi degli articoli 44 e 46 del Regio decreto 9 ottobre 1919, n. 2161, del regolamento 14 agosto 1920, n. 1285, e dell'articolo 12 del Regio decreto-legge 2 maggio 1920, n. 597, lire 100,000.

Capitolo 44 (1921-22) e 45 (1922-23). Elaborazione e pubblicazione delle concessioni di acque pubbliche e dell'energia prodotta ed altre pubblicazioni del Consiglio superiore delle acque (articolo 45, lettera d) del Regio decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2161), lire 50,000.

Capitolo 45 (1921-22) e 46 (1922-23). Spese per il servizio di piena e spese casuali per servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e di altre categorie per la parte a quelle attinente, lire 800,000.

Capitolo 46 (1921-22). Contributo dello Stato nella spesa dell'Associazione internazionale di navigazione con sede a Bruxelles, lire 1,500.

Capitolo 47 (1921-22). Contributo annuo dello Stato nella spesa per il funzionamento del Consorzio per l'Acquedotto pugliese, lire 80,000.

Capitolo 48 (1921-22) e 48 (1922-23). Spese eventuali in conseguenza di contravvenzioni alle disposizioni di polizia idraulica, lire 10,000.

*Bonifiche*. — Capitolo 49 (1921-22) e 49 (1922-23), Personale addetto alla custodia, alla sorveglianza della manutenzione delle bonifiche — Stipendi e indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 480,000.

Capitolo 50 (1921-22) e 50 (1922-23). Personale addetto alla custodia, alla sorveglianza della manutenzione delle bonifiche — Indennità di alloggio, di custodia dei magazzini, di foraggio e di malaria (*Spese fisse*), lire 76,500.

Capitolo 51 (1921-22) e 51 (1922-23). Personale addetto alla custodia, alla sorveglianza della manutenzione delle bonifiche — Competenze, lire 17,125.

*Opere marittime*. — Capitolo 52 (1921-22) e 52 (1922-23). Manutenzione e riparazione dei porti, lire 10,000,000.

SPADA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPADA. A proposito della manutenzione e dello sfangamento dei porti, vorrei raccomandare all'onorevole ministro che i lavori di riparazioni e di sfangamento, siano fatti con una certa sollecitudine, perchè si fanno gli appalti, ma poi i lavori non si eseguono.

Ad esempio, il porto di Barletta, quello di Trani e quello di Molfetta sono resi ad-

dirittura inadatti alla navigazione. Dicono che è per mancanza di draghe, perchè non ci sono per tutti. Per questi porti lo Stato paga, e contribuisce in larga misura, ma non si può usarli, perchè sono pieni di fango e le draghe non vengono. Si fanno dei contratti con gli assuntori che posseggono le draghe, che dovrebbe avere lo Stato, ma poi questi assuntori non mantengono i contratti. E quando li mantengono, mentre i lavori richiederebbero una permanenza di due o tre mesi, vi restano per un mese solo, cosicchè i lavori rimangono incompleti e le condizioni dei porti vanno sempre peggiorando. Io raccomando all'onorevole ministro che questi stanziamenti siano effettivamente spesi, non si riportino da un anno all'altro, altrimenti noi saremo sempre obbligati a vedere passare le navi in alto mare, senza che mai si possano avvicinare ai nostri porti, con grave danno, sia del commercio, che delle popolazioni interessate.

Parlo principalmente per il porto di Barletta, che è uno de' più completi e richiede tutta l'attenzione del Governo.

Al porto di Molfetta la mancanza delle banchine rende inutile il maggiore pennello di quel porto; e lo scarico delle merci, quando il tempo lo consente, vengono a costare il doppio.

Ho fede che l'onorevole ministro vorrà tenere conto di queste mie osservazioni e provvederà.

MACRELLI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MACRELLI. Mi associo a quanto ha detto l'onorevole Spada. Infatti anche i porti di Romagna — come per esempio quello di Cesenatico, Riccione, Cattolica, ecc. — si trovano nelle stesse condizioni dei porti ai quali ha accennato l'onorevole Spada. Tutti quanti sono ormai interrati, appunto per la deficienza delle draghe, e perchè le opere che sono richieste dalle autorità locali vengono eseguite sempre con ritardo. Richiamo l'attenzione del Governo su questo inconveniente.

ALDISIO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ALDISIO. Debbo dire anche per la Sicilia quanto hanno detto i precedenti oratori per altri porti: i porti di Sciacca, di Licata, malgrado i tanti milioni spesi, sono completamente interrati. C'era una draga, ma il Ministero dei lavori pubblici l'ha ritirata e quei porti sono completamente fuori d'uso.

LUSSU. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUSSU. Ho chiesto di parlare per richiamare l'attenzione sul porto di San Pietro di Sant'Antioco. Per arrivarvi è necessario passare per un canale che è tracciato nella palude, quindi questo canale è subacqueo e non si vede al di fuori.

Un tempo esistevano dei segni speciali, delle « boe ». Il tempo le ha portate via ed il Genio civile se ne è disinteressato, dimodochè è umanamente impossibile arrivare al porto, a meno che non vi siano marinai provetti, ed il tragitto non avvenga di giorno. Di notte è impossibile.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Rispondo brevemente alle varie osservazioni fatte, tanto più che nella discussione generale l'onorevole Cotugno lungamente si fermò su questo fenomeno, fenomeno che succede sulle coste adriatiche e per il quale i porti sono spesso interrati. Tutte le nostre coste orientali, tutte quante le coste dell'Adriatico dal lato nostro sono soggette a interramenti, mentre le coste della Dalmazia vengono erose dalle acque, che vi formano insenature e porti molto lunghi. Il suolo sulla costa italiana si solleva, le spiagge diventano dolci, ma i porti danno un cattivo rifugio, e richiedono opera assidua.

Così succede nelle Puglie, così ad Ortona a Mare, così a Punta-Penne, così sulle coste della Romagna.

Io dissi giorni dietro che questo servizio delle draghe era stato fatto con un certo ritardo per mancanza di draghe, che noi poi abbiamo ordinato in Olanda, e che con questo modo potremmo fare più rapidamente e più ampiamente questo servizio.

Nell'Adriatico meridionale vi era una draga che rimase interrata a Cagnano Varano, che è stata poi mandata nel porto di Barletta e quindi girerà per gli altri porti. (*Interruzioni*). Bisogna aver pazienza! Tengo conto delle raccomandazioni, farò il possibile per il servizio delle draghe.

Quanto al porto di San Pietro di cui ha parlato l'onorevole collega Lussu, confesso che la questione mi è completamente nuova. Raccolgo la raccomandazione, vedrò come stanno le cose, e posso assicurarvi che curerò tutto quanto si potrà fare per rimettere le boe.

È una raccomandazione che terrò presente, ma come ho detto la questione mi riesce completamente nuova intorno a questo porticino di San Pietro sulle coste della Sardegna.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, questo capitolo s'intende approvato in lire 10,000,000.

Capitolo 53 (1921-22) e 53 (1922-23). Escavazione dei porti, lire 15,000,000.

Capitolo 54 (1921-22) e 54 (1922-23). Personale subalterno ordinario pel servizio dei porti — Stipendi ed indennità fisse (*Spese fisse*), lire 3,800.

Capitolo 55 (1921-22) e 55 (1922-23). Personale subalterno ordinario adibito al servizio di manutenzione e di escavazione dei porti — Indennità e competenze, lire 6,500.

Capitolo 56 (1921-22) e 56 (1922-23). Illuminazione delle aree portuali e manutenzione dei relativi impianti, lire 1,500,000.

Capitolo 57 (1921-22) e 57 (1922-23). Assegni e competenze ai fanalisti in servizio dell'illuminazione delle aree portuali e della manutenzione dei relativi impianti, lire 20 mila.

Capitolo 58 (1921-22). Pigionì pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 500.

Capitolo 59 (1921-22) e 59 (1922-23). Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia dei porti, lire 15,000.

Capitolo 60 (1921-22) e 60 (1922-23). 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 1,470,000.

BROCCARDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BROCCARDI. Ringrazio l'onorevole ministro per le dichiarazioni che mi ha fatto riguardo al porto di Genova...

Debbo però ricordargli che il Consorzio del porto non ha più mezzi per proseguire i grandi lavori di ampliamento del porto e che perciò *periculum est in mora*; i dieci milioni, a cui ho accennato nello svolgimento del mio ordine del giorno, erano stati promessi dal suo predecessore; raccomando vivamente al ministro di mantenere la promessa del suo predecessore, acciocchè non si debbano sospendere i lavori.

Un'altra raccomandazione. C'è come dissi nello svolgimento dell'ordine del giorno una Commissione che sta studiando le modifiche alla legge costitutiva del Consorzio autonomo del porto di Genova, specialmente perciò che ha tratto al suo finanziamento. Raccomando al ministro di presentare alla Camera le conclusioni di questa Commissione colla maggiore sollecitudine.

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

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Ho già visto due o tre volte il senatore Berio, che è presidente della Commissione per il porto di Genova e posso assicurare che presto presenterà la sua relazione. Allora vedremo insieme di esaminare tutte le riforme, che potranno rendere più spediti i lavori del porto di Genova.

Quanto ai milioni chiesti ho già fatto dichiarazioni rispondendo a vari ordini del giorno: ho chiesto al tesoro dei fondi, insisterò.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, il capitolo 60 s'intende approvato nella somma di lire 1,470,000.

*Automobili, strade ferrate e servizi di navigazione lacuale*. — Capitolo 61 (1921-22) e 61 (1922-23). Anticipazione di spese per provvedimenti d'ufficio a norma dell'articolo 284 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 (*Spesa d'ordine*), lire 10,000.

Capitolo 62 (1921-22). Spesa per il funzionamento della Commissione centrale e delle Commissioni locali per l'equo trattamento del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto a trazione meccanica, lire 160,000.

Capitolo 63 (1921-22) e 63 (1922-23). Quota a carico dello Stato italiano della spesa riguardante la Delegazione italo-svizzera per il Sempione (legge 21 gennaio 1901, n. 15) (*Spesa obbligatoria*), lire 3,000.

Capitolo 64 (1921-22) e 64 (1922-23). Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles, lire 1,600.

Capitolo 65 (1921-22). Sovvenzioni chilometriche per la costruzione e per l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata posteriormente alla legge 30 aprile 1899, numero 168 (articoli 7, 27, 32 e 220 del testo unico di legge approvato con Regio decreto: 9 maggio 1912, n. 1447, e decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303) (*Spesa obbligatoria*), lire 25,563,752.09.

Su questo capitolo si era iscritto a parlare l'onorevole Arcangeli. Non essendo presente, s'intende che vi abbia rinunziato.

Capitolo 66 (1921-22) e 66 (1922-23). Sovvenzioni per concessioni di sola costruzione di ferrovie (articolo 235 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (*Spesa obbligatoria*), lire 2,753,895.60.

Capitolo 67 (1921-22). Sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale (leggi

5 marzo 1893, n. 125, 21 luglio 1911, n. 852, 23 giugno 1912, n. 659 e 8 giugno 1913, n. 631) (*Spesa obbligatoria*), lire 275,000.

PRESIDENTE. Su questo capitolo ha chiesto di parlare l'onorevole Beltrami. Ne ha facoltà.

BELTRAMI. Si è parlato, su altro capitolo, del servizio delle draghe nei porti marittimi. Io dovrei parlare di quella che non funziona nei lavori del porto di Intra al Lago Maggiore per mancanza di fondi da parte del Tesoro ma, poichè l'onorevole ministro ha già parlato in merito e ha promesso di far girare le draghe per tutta Italia...

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Quelle che avrò!

BELTRAMI. ...spero che ne farà pervenire una al Porto di Intra portante i mezzi finanziari da parte del ministro del tesoro!

Ma io ho chiesto particolarmente la parola per richiamare l'attenzione del ministro sul disservizio della navigazione.

Nel 1917 il Governo, non volendo consentire alla Navigazione sul Lago Maggiore, impresa Mangili, un aumento di sussidio, desiderando sbarazzarsi di detta impresa che era in quell'epoca di guerra colpevole di avere nel proprio seno degli elementi stranieri, degli svizzeri, nominò un commissario Regio.

Il primo fu il comandante Visco, che noi non abbiamo mai visto al Lago Maggiore, ed era invece qui a Roma, in uno dei tanti uffici creati durante la guerra.

A lui subentrarono altri, e tutti dichiararono, come dichiara anche quello d'adesso, di tenere momentaneamente la amministrazione della Navigazione sul Lago Maggiore in attesa dei provvedimenti definitivi. Ma da allora sono passati 5 anni e, per quante interrogazioni si siano fatte alla Camera, per quante volte si sia sollecitato il Ministero, si è continuato a dire che si sarebbe provveduto, ma non si provvide mai.

La posizione strana è che da 5 anni, sul Lago Maggiore, non sappiamo per conto di chi vada il servizio di navigazione; non dell'impresa Mangili, non dello Stato, non di altre imprese e si continua a dire che si stanno facendo trattative per affidarlo ad una nuova impresa, che faccia un buon servizio; intanto si continua con un vero disservizio, sia pel pubblico che pel personale, perchè non si prendono provvedimenti definitivi, col pretesto che il servizio è transitorio.

Badi, onorevole ministro, che oltre al danno v'è la mortificazione nostra di fronte all'estero, perchè il Lago Maggiore è al con-

fine svizzero, con acque promiscue. Dovreste adunque preoccuparvi di rendere perfetto il servizio anche per evitare confronti mortificanti coll'estero.

So che è stata insediata oggi una Commissione, che precisamente si chiama per le comunicazioni italo-svizzere per terra e per acqua, presieduta dall'onorevole Falcioni. Ebbene, io richiamo l'attenzione non solo dell'onorevole ministro, ma anche dei componenti detta Commissione perchè si provveda una buona volta a togliere il disservizio della navigazione sul Lago Maggiore. •

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

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. La Commissione cui ha accennato l'onorevole Beltrami riguarda specialmente il trattamento per il Gottardo e per i servizi lacuali, ferroviari che si riattaccano ai nostri rapporti con la Svizzera. Non è una commissione insediata adesso, è una Commissione antica, e siccome ne facevano parte anche due componenti che sono passati al Governo, gli onorevoli Peano e Teofilo Rossi, io li ho sostituiti con gli onorevoli Cassin e Frola rappresentanti degli stessi paesi che hanno interesse di regolare il regime del Gottardo. Si tratta della soluzione di questioni complesse riguardanti i rapporti fra l'Italia e la Svizzera...

BELTRAMI. Comunicazioni per terra e per acqua.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Quanto al regime lacuale, vi sono inconvenienti notati per il servizio sul Lago Maggiore e ve ne sono per quello del Lago di Como. Bisogna disciplinare il servizio lacuale, sia per il Lago Maggiore che per il Lago di Como.

BELTRAMI. Ma a Como hanno una impresa, noi no.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Hanno un'impresa che deve essere regolata. Anzi in questi giorni vedremo di regolare queste questioni, sia per il Lago Maggiore che per quello di Como. È uno dei problemi che mi ero riservato di esaminare appena dopo la discussione del bilancio, e prego l'onorevole Beltrami di accontentarsi di queste dichiarazioni.

BELTRAMI. Non mi resta che fare l'augurio, che non ho mai fatto in 14 anni di vita parlamentare, augurio di lunga vita a questo Ministero che ha dichiarato di provvedere. (*ilarità — Commenti*).

*Voci a destra*. Altro che collaborazione!

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro approvato il capitolo 67 in 275,000 lire.

*Servizio delle opere idrauliche e marittime nelle provincie Venete e di Mantova. — Spese generali.* — Capitolo 68 (1921-1922). Stipendio del presidente del Magistrato alle acque (*Spese fisse*), lire 12,600.

Capitolo 69 (1921-22) e 69 (1922-23). Indennità di trasferte e di missione al personale dell'Amministrazione centrale distaccato presso il Magistrato alle acque, 50,000 lire.

Capitolo 70 (1921-22). Spese d'ufficio — Indennità fissa al presidente di cui alla tabella A, annessa alla legge 5 maggio 1907, n. 257 (*Spese fisse*), lire 7,650.

Capitolo 71 (1921-22). Fitto di locali (*Spese fisse*), lire 18,000.

Capitolo 72 (1921-22) e 72 (1922-23). Provviste, riparazioni e manutenzione mobili e locali, lire 15,000.

Capitolo 73 (1921-22) e 73 (1922-23). Spese casuali per il Magistrato delle acque, 13,000 lire.

*Opere idrauliche.* — Capitolo 74 (1921-22) e 74 (1922-23). Manutenzione delle vie navigabili di 1<sup>a</sup> e di 2<sup>a</sup> classe nelle provincie venete e di Mantova ed illuminazione delle aree dei porti lacuali compresi nelle vie navigabili, lire 3,000,000.

Capitolo 75 (1921-22) e 75 (1922-23). Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria nelle provincie venete e di Mantova, lire 3,500,000.

Capitolo 76 (1921-22) e 76 (1922-23). Fitti e canoni per le opere idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria nelle provincie venete e di Mantova (*Spese fisse*), lire 9,000.

Capitolo 77 (1921-22) e 77 (1922-23). Competenze al personale idraulico subalterno nelle provincie venete e di Mantova per servizi normali indicati nel regolamento sulla tutela delle opere idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria, lire 170,625.

Capitolo 78 (1921-22) e 78 (1922-23). Competenze al personale idraulico subalterno per la sorveglianza dei lavori di manutenzione delle vie navigabili nelle provincie venete e di Mantova, lire 27,000.

Capitolo 79 (1921-22) e 79 (1922-23). Competenze al personale idraulico subalterno per la sorveglianza dei lavori di manutenzione e di riparazione delle opere idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria nelle provincie venete e di Mantova, lire 51,000.

Capitolo 80 (1921-22) e 80 (1922-23). Servizio idrografico e mareografico nelle provincie venete e di Mantova, lire 890,000.

Capitolo 81 (1921-22). Spese per servizio di piena e spese casuali per servizio delle opere idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria e di altre categorie per la parte a quelle attinente nelle provincie venete e di Mantova, 600,000 lire.

*Opere marittime.* — Capitolo 82 (1921-22). Manutenzione e riparazione dei porti nelle provincie venete, lire 3,000,000.

Capitolo 83 (1921-22). Escavazione dei porti nelle provincie venete, lire 5,000,000

Capitolo 84 (1921-22) e 84 (1922-23). Illuminazione delle aree portuali e manutenzione dei relativi impianti nelle provincie venete, lire 25,000.

Capitolo 85 (1921-22) e 85 (1922-23). Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia dei porti nelle provincie venete, lire 2,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 86 (1921-22). Amministrazione centrale — Personale aggiunto — Stipendi e indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 1,350,000.

Capitolo 87 (1921-22). Amministrazione centrale — Personale aggiunto — Competenze e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, lire 176,500.

Capitolo 88 (1921-22) e 88 (1922-23). Amministrazione centrale — Personale del ruolo di vigilanza — Indennità fisse mensili, trasferte e competenze per la sorveglianza sulla costruzione di ferrovie concesse all'industria privata e di tramvie, lire 100,000.

Capitolo 89 (1921-22) e 89 (1922-23). Amministrazione centrale e Magistrato alle acque per le provincie venete e di Mantova — Personale straordinario ed avventizio — Indennità di trasferte e competenze, lire 68,000.

Capitolo 90 (1921-22) e 90 (1922-23). Genio civile — Personale di ruolo — Indennità fisse mensili, trasferte e competenze in dipendenza di lavori straordinari, lire 6,000,000.

Capitolo 91 (1921-22). Genio civile — Personale aggiunto addetto al servizio generale — Stipendi e indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 2.850,000.

Capitolo 92 (1921-22) e 92 (1922-23). Genio civile — Personale aggiunto — Indennità fisse mensili, trasferte, competenze e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, lire 2,220,000.

Capitolo 93 (1921-22) e 93 (1922-23). Genio civile — Personale provvisorio, straordinario ed avventizio — Indennità di trasferta e competenze, lire 820,200.

Capitolo 94 (1921-22). Genio civile - Personale straordinario assunto per i lavori dipendenti del terremoto 6-7 settembre 1920, in base all'articolo 42 del Regio decreto 23 settembre 1920, n. 1315, Stipendi, 516,600 lire.

Capitolo 95 (1921-22) e 95 (1922-23). Indennità fisse mensili, trasferte e competenze al personale dipendente dal Genio civile, giusta l'articolo 19 del testo unico di legge 23 settembre 1906, n. 522, addetto ai lavori straordinari, lire 1,500,000.

Capitolo 96 (1921-22). Indennità temporanea mensile per la durata della guerra ai funzionari civili di ruolo (decreto luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1314 e Regio decreto 3 giugno 1920, n. 737), lire 3,975,000.

Capitolo 97 (1921-22). Assegni ed indennità temporanea mensile al personale straordinario, avventizio od assimilato (decreto luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1314, e Regi decreti 20 luglio 1919, n. 1232, e 3 giugno 1920, n. 737, *per memoria*).

Capitolo 98 (1921-22). Indennità temporanea al personale salariato delle Amministrazioni dello Stato, indicato nella tabella annessa al decreto luogotenenziale 7 aprile 1918, n. 444 (Regi decreti 4 settembre 1919, n. 1738, 27 novembre 1919, n. 2335, 28 dicembre 1919, n. 2485, e 3 giugno 1920, numero 737), lire 12,000,000.

Capitolo 99 (1921-22). Indennità agli impiegati collocati a riposo o che cessano, comunque, di far parte dell'Amministrazione dei lavori pubblici, in applicazione degli articoli 58 e 59 del Regio decreto 23 ottobre 1919, n. 1971, lire 300,000.

Capitolo 100 (1921-22). Sussidi straordinari di esercizio alle aziende esercenti ferrovie e linee intercomunali di tramvie e di navigazione interna da concedersi a termini dei decreti luogotenenziali 23 aprile 1918, n. 560, e 6 ottobre 1918, n. 1587, lire 40,000,000.

I capitoli nn. 101 e 102 dello stato di previsione dell'esercizio 1921-22 sono stati soppressi e sostituiti dal capitolo n. 102-*bis* in applicazione della legge 1º febbraio 1921, n. 43 (Vedi nota di variazione n. 375-*bis* allo stato di previsione predetto).

Capitolo 102-*bis* (1921-22). Sussidi agli esercenti di ferrovie concesse all'industria privata, di tramvie a trazione meccanica e di servizi pubblici di navigazione interna, a norma dell'articolo 14 del decreto luogotenenziale 25 marzo 1919, n. 467, 17 (2º comma) del decreto luogotenenziale 23 aprile 1918, n. 560, 5 del decreto luogotenenziale 6 ottobre 1918, n. 1578, 3 della legge 1º feb-

braio 1921, n. 43, e anticipazione sui sussidi stessi a norma degli articoli 10 ed 11 del decreto luogotenenziale 15 maggio 1919, n. 775, 2 del decreto luogotenenziale 2 ottobre 1919, n. 1839, 3 del decreto luogotenenziale 2 ottobre 1919, n. 1840, e 2 del Regio decreto 11 marzo 1920, n. 270), lire 406,000,000.

Su questo capitolo ha chiesto di parlare l'onorevole Giuffrida.

Essendo assente, s'intende che vi abbia rinunciato.

BROCCARDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BROCCARDI. Anche nella discussione generale qualcuno ha accennato alla necessità di tenere distinte le ferrovie di pianura da quella di montagna. C'è una differenza fortissima tra queste e quelle tanto che le regioni montuose non hanno mai potuto profittare di questi sussidi e costruire ferrovie economiche, perchè il loro costo è triplo e quadruplo di quelle di pianura e non è possibile costruire coi sussidi accordati. In Liguria non vi è che una ferrovia iniziata da pochi giorni, quella che va da Genova alla Casella.

In altre parole la Liguria non ha profittato dei sussidi ai costruttori di linee ferroviarie. Dovendo modificare questa legge bisognerebbe fare una distinzione tra ferrovie di pianura e di montagna ed accordare loro sussidi diversi. Ma bisognerà procedere molto guardinghi, affinchè le ferrovie di pianura non abbiano a ottenere il sussidio assegnato a quelle di montagna; i tecnici possono determinare con norme precise quali sono le une e quali le altre. Ne faccio una viva raccomandazione, affinchè le ferrovie di montagna possano svilupparsi e portare benefici incalcolabili alle regioni montuose.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. La questione si riduce ad aumentare il massimo dei sussidi chilometrici, perchè per le ferrovie di montagna bisogna dare sussidi maggiori che non abbiano quelle di pianura; ma anche dando sussidi maggiori, anzi dando il massimo consentito dalla nostra legge non si raggiunge la cifra sufficiente per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie di montagna. Lo dissi anche nella discussione generale: bisognerà fare il possibile per aumentare il massimo del sussidio chilometrico. Nei decreti che sono innanzi alla Camera per la convalida si aumenta di poco il massimo della sovvenzione, ma

a parer mio, ben altro occorre, ed io ho detto nella discussione generale che veggio se si può chiedere la facoltà di aumentare il massimo della concessione, con l'intesa che questo aumento del massimo deve essere applicato alle ferrovie che attraversano regioni montuose, perchè la loro costruzione è più difficile.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 102-*bis* s'intende approvato nella somma di lire 406,000,000.

**Ponti e strade.** — Capitolo 103 (1921-22). Sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali e di Regie Trazzere della Sicilia. Leggi 27 giugno 1897, n. 246, 25 febbraio 1900, n. 56 (art. 1, lett. c); 27 dicembre 1903, n. 514 (art. 1); 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lett. f); 14 maggio 1906, n. 198 (art. 1, lettere 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); 13 aprile 1911, n. 311 (art. 1 e art. 15, lett. h); 4 aprile 1912, n. 297 (art. 4, lett. a); e 19 luglio 1914, n. 769 (art. 2, lett. a); regi decreti 22 settembre 1914, n. 1026 (art. 3, lett. a), 1º aprile 1915, n. 426, e art. 1 del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, decreto luogotenenziale 13 aprile 1919, n. 569 e art. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177). (*Spesa ripartita*), lire 3,000,000.

Capitolo 104 (1921-22). Spese e compensi per gli studi della Commissione istituita per la revisione della rete stradale nazionale e per la riforma delle norme vigenti in materia stradale, lire 10,000.

Capitolo 105 (1921-22). Opere stradali costruite dallo Stato in dipendenza delle leggi 3 luglio 1902, n. 297; 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 238 (art. 4); 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lett. e); 5 aprile 1908, n. 126 (art. 1, lett. b); 30 giugno 1909, n. 407 (art. 1, lett. d); 4 aprile 1912, n. 297 (art. 4, lett. c ed e), dai regi decreti 22 settembre 1914, n. 1026 (art. 3, lett. b) e 1º aprile 1915, n. 426 — Concorso dello Stato per le opere stradali eseguite dalle provincie, in applicazione delle leggi 27 giugno 1869, n. 6147, 30 maggio 1875, n. 2521; 23 luglio 1881, n. 333 (elenco III, tabella B), e 8 aprile 1915, n. 524, dell'articolo 9, lett. e) del decreto luogotenenziale 4 ottobre 1917, numero 1679, modificato dall'articolo 1 del decreto luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1019, dell'art. 1 del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150 e dell'articolo 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177). (*Spesa ripartita*), lire 2,000,000

Capitolo 106 (1921-22). 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, e dal decreto-legge 19 agosto 1915, n. 1371, e costruzione o ricostruzione di strade comunali rotabili o mulattiere dirette ad allacciare alla esistente rete stradale le frazioni attualmente isolate dei comuni delle provincie meridionali continentali e delle isole, eccettuate le provincie di Basilicata e Calabria, e l'isola di Sardegna (articoli 53 e 54 della legge 15 luglio 1906, n. 383, art. 3 del decreto luogotenenziale 4 ottobre 1917, n. 1679, modificato dall'articolo 1 del decreto luogotenenziale 30 giugno 1918, numero 1019, e dal decreto Reale 22 novembre 1919, n. 2464, e art. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177) (*Spesa ripartita*), lire 6,000,000.

Capitolo 107 (1921-22). Sussidi per il completamento di strade comunali obbligatorie e per le strade da capoluoghi e frazioni di comuni alle stazioni ferroviarie e all'approdo dei piroscafi postali ed ai porti nell'Italia settentrionale e centrale. Costruzione diretta a cura dello Stato delle opere suddette nel Mezzogiorno e nelle isole, eccettuate le provincie di Basilicata e Calabria e la 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; art. 54 della legge 31 marzo 1904, n. 140; art. 70 del testo unico di legge approvato con regio decreto 10 novembre 1907, n. 844, e art. 12 della legge 21 luglio 1917, n. 1679, modificato dall'art. 1 del decreto luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1019 e dal decreto Reale 22 novembre 1919, n. 2464). (*Spesa ripartita*), lire 7,000,000.

Capitolo 108 (1921-22) e 108 (1922-23). Contributo governativo nella spesa di manutenzione delle opere di cui all'articolo 3, ultimo comma, del decreto luogotenenziale 4 ottobre 1917, n. 1679, modificato dall'articolo 1 del decreto luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1019, e dal decreto Reale 22 novembre 1919, n. 2464, lire 500,000.

Capitolo 109 (1921-22). 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

(art. 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*), lire 2,000,000.

Capitolo 110 (1921-22). Concorso straordinario dello Stato nelle spese di gestione dell'Istituto nazionale delle opere pubbliche dei comuni (art. 14 del Regio decreto 2 settembre 1919, n. 1628), lire 75,000.

*Opere idrauliche.* — Capitolo 111 (1921-1922). Opere nuove nelle vie navigabili di 1ª e 2ª classe (art. 34 del testo unico di legge 11 luglio 1913, n. 959, e art. 2, lett. *b*, della legge 19 luglio 1914, n. 769, legge 8 aprile 1915, n. 508, art. 1 del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, e art. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177). (*Spesa ripartita*), lire 6,000,000.

Capitolo 112 (1921-22). Contributo dello Stato nella spesa per la costruzione del nuovo porto di Milano e per le opere di miglioramento della darsena di Porta Ticinese (decreto luogotenenziale 23 maggio 1918, numero 740, e decreto Reale 27 novembre 1919, n. 2367), lire 150,000.

Capitolo 113 (1921-22) e 113 (1922-23). Sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua nelle varie provincie del Regno, comprese quelle meridionali, e nelle isole (articolo 6, comma *a*, e art. 92 della legge 22 dicembre 1910, n. 919, e lett. *a*, n. 2, della tabella *C*, annessa alla legge medesima, decreto luogotenenziale 4 ottobre 1917, n. 1679, modificato con decreto luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1019, e con decreto Reale 22 novembre 1919, n. 2464). (*Spesa ripartita*), 3,000,000 lire.

Capitolo 114 (1921-22). Annualità da pagarsi per concessione di opere idraulico-forestali nei bacini montani dei corsi d'acqua, lire 200,000.

Capitolo 115 (1921-22). Lavori urgenti di sistemazione idraulica forestale dei bacini montani e di pianura dei torrenti che interessano il comune di Messina (art. 1 del decreto luogotenenziale 22 dicembre 1918, n. 2081, e art. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177), lire 400,000.

Capitolo 116 (1921-22). Lavori di sistemazione del Tevere ed opere urgenti per la navigabilità di detto fiume a valle di Roma (legge 2 luglio 1890, n. 6936, modificata dalla legge 14 gennaio 1897, n. 12; 25 febbraio 1900, n. 56; 6 maggio 1906, n. 200; 12 giugno 1910, n. 297; 2 aprile 1912, n. 297; 8 aprile 1915, n. 477; decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, e art. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177), 4,000,000 lire.

Capitolo 117 (1921-22). 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, art. 6, comma *e* in parte, e tabella *C*, lett. *e*, n. 10, della legge 22 dicembre 1910, n. 919, e decreto Reale 7 agosto 1919, n. 1478), lire 300,000.

Capitolo 118 (1921-22). Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria dipendenti dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lettera *k*); 21 giugno 1906, n. 238 (art. 2, lettera *a*); 29 dicembre 1907, n. 810 (art. 1, lett. *a*); 22 dicembre 1910, n. 919 (art. 6, comma *b* e *d* e tabella *C*, lett. *b*, nn. 4 (parte) e 5, e lett. *d*, n. 9); 20 marzo 1913, n. 215 (art. 3, lett. *c* e *d*); dal Regio decreto 30 dicembre 1913, n. 1435 (art. 3); dalla legge 19 luglio 1914, n. 769 (art. 2, lett. *c*), dai Regi decreti 22 settembre 1914, n. 1026 (art. 3, lett. *c*) e 1º aprile 1915, n. 426, dal decreto luogotenenziale 11 novembre 1915, n. 1635, dal decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, numero 150, e dall'ar. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177). (*Spesa ripartita*), lire 15,000,000.

Capitolo 119 (1921-22). Annualità da pagarsi per concessione di opere idrauliche di 2ª categoria, *per memoria*.

Capitolo 120 (1921-22). Annualità da pagarsi per concessione di opere idrauliche di 3ª categoria, lire 100,000.

Capitolo 121 (1921-22). Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria nelle varie regioni del Regno e sistemazione idraulica di pianura nell'Italia meridionale e nella Sicilia — Concorsi e sussidi a termini degli articoli 8, 9 e 11 del testo unico 25 luglio 1904, n. 523, e dell'articolo 22 della legge 13 luglio 1911, n. 774; 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* (art. 6, comma *c*, e tabella *C*, lettera *c*, n. 7 della legge 22 dicembre 1910, n. 919, e art. 1 della legge 13 aprile 1911, n. 311, Regio decreto 1º aprile 1915, n. 426, decreto luogotenenziale 11 novembre 1915, n. 1635, decreto luogotenenziale 4 ottobre 1917, n. 1679, modificato dal decreto luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1019, decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, e art. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177). (*Spesa ripartita*), lire 5,000,000.

Capitolo 122 (1921-22) e 126 (1922-23). Sovvenzioni governative per agevolare la costruzione di impianti idro-elettrici (de-



creto Reale 2 ottobre 1919, n. 1995), lire 2,000,000.

Capitolo 123 (1921-22) e 127 (1922-23). Sovvenzioni, contributi e premi per impianti di produzione ed utilizzazione di energia elettrica (Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 1995), lire 1,000,000.

Capitolo 124 (1921-22) e 128 (1922-23). Sovvenzioni per la costruzione o trasformazione ed esercizio di impianti con impiego di combustibili fossili nazionali, per la produzione e distribuzione di energia meccanica od elettrica (decreto luogotenenziale 28 marzo 1919, n. 454, e Regio decreto 2 maggio 1920, n. 597), lire 1,000,000.

Capitolo 125 (1921-22). Sovvenzioni per la costruzione di serbatoi o laghi artificiali o di altre opere regolanti il deflusso delle acque pubbliche (art. 50 e seguenti del Regio decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2161), lire 1,000,000.

Capitolo 126 (1921-22). Studio di progetti per la sistemazione, mediante serbatoi e laghi, dei bacini imbriferi (art. 60 e seguenti del Regio decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2161), lire 1,000,000.

Capitolo 127 (1921-22) e 131 (1922-23). Spesa per la costruzione diretta a cura dello Stato di serbatoi o laghi per la sistemazione dei bacini imbriferi (art. 61 del Regio decreto-legge 9 ottobre 1919, n. 2161), 2,000,000 di lire.

*Bonifiche.* — Capitolo 128 (1921-22) e 135 (1922-23). Opere di bonificazione di 1ª categoria dipendenti dal testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195, e dalle leggi 7 luglio 1902, n. 333; 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lett. g); 5 aprile 1908, n. 126 (art. 1, lettera 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); 20 giugno 1912, n. 712 (art. 1, lett. a); 20 marzo 1913, n. 215 (art. 3, lettera d), 8 aprile 1915, n. 477, e art. 1 del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, numero 150 (*Spesa ripartita*), lire 12,052,207.67:

Capitolo 129 (1921-22). Annualità da pagarsi per opere di bonificazione concesse a termini dell'articolo 2 della legge 20 giugno 1912, n. 712, lire 5,000,000.

Capitolo 130 (1921-22) e 137 (1922-23). Fondi di riserva per provvedere alle spese indicate nell'articolo 65 del testo unico della legge 22 marzo 1900, n. 195, e ad altre spese necessarie per le opere di bonifica in base al disposto della legge stessa e di quella

5 aprile 1908, n. 126, e 30 giugno 1909, n. 407, e articolo 1 del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150 (*Spesa ripartita*), lire 2,247,792.33.

Capitolo 131 (1921-22) e 138 (1922-23). Sussidi a Consorzi di bonifica per le spese di acquisto e trasporto del combustibile e per la sostituzione dell'energia elettrica alla termica nelle idrovore (legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, art. 321, e decreto luogotenenziale 25 ottobre 1917, n. 1908, articolo 1º), lire 2,000,000.

*Strade comunali pel bonificamento dell'Agro romano.* — Capitolo 132 (1921-22) e 139 (1922-23). Costruzione di strade comunali occorrenti al bonificamento dell'Agro romano e retribuzione ai condannati, impiegati nella costruzione delle medesime (articolo 35 della legge 10 novembre 1905, n. 647, e decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150) (*Spesa ripartita*), lire 1,000,000.

*Opere marittime.* — Capitolo 133 (1921-1922). Opere marittime dipendenti dalle leggi 14 luglio 1889, n. 6280, e successive (art. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177) (*Spesa ripartita*), lire 20,000,000.

Su questo capitolo ha chiesto di parlare l'onorevole Zegretti. Ne ha facoltà.

ZEGRETTI. L'aumento dello stanziamento in questo capitolo, di 17 milioni, mi fa sperare che trovi in esso una conveniente assegnazione la ricostruzione del porto di Anzio, il quale, pur avendo un passato glorioso, essendo stato il porto di Roma Imperiale, è oramai ridotto in condizioni così disperanti, da far disperdere ogni traccia di traffico e di vita commerciale.

Ormai si può dire superata la disputa fra le due tendenze, vale a dire quella per la ricostruzione del porto neroniano e quella per il prolungamento della mole innocenziana; comunque, poichè quest'ultimo partito rappresenta il progetto più economico, a questo le autorità tecniche governative hanno indirizzato i loro studi e a questo la città di Anzio si è rassegnata, pur di vedere rivivere i suoi traffici con la costa tirrena e con la Sardegna, il che sarebbe di grande beneficio anche pel mercato di Roma, ormai congiunta ad Anzio da una linea ferroviaria esercitata in modo superiore ad ogni eccezione.

Sarebbe poi necessaria la sistemazione del porto di Anzio anche per un altro riflesso, per costituire cioè un rifugio a quei naviganti che, sorpresi dai fortunali di libeccio che funestano quella regione, ora non tro-

vano lungo tutta la costa romana un solo posto di soccorso, una sola via di scampo.

Onorevole ministro, io spero che da questo capitolo ella possa trarre un primo assegnamento per questa opera tanto urgente e necessaria, rendendo così un dovuto omaggio alla memoria di un uomo che tutta la Camera onora, a Giuseppe Zanardelli, il quale negli ultimi anni della sua vita, essendo ancora capo del Governo, ammirato della superba bellezza di quella nostra spiaggia incantata, cui aveva chiesto ristoro alle sue forze depresse, fece con fervore di esteta promesse e dette affidamenti, che Anzio ricorda e custodisce come un sacro, prezioso retaggio.

Spero dunque nella cortesia del ministro e nel senso di giustizia che tanto lo distingue. (*Vive approvazioni*).

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

**BUONOCORE.** Desidererei dall'onorevole ministro più che uno schiarimento, un affidamento.

Nei vari articoli del capitolo del bilancio di previsione sulle opere marittime non si fa cenno del porto di Formia del quale si fa cenno nella nota contrassegnata dalla lettera A, relativa alle annualità da corrispondersi per i vari porti.

Io mi rendo conto delle ragioni per le quali non sia stato fra gli altri elencato il porto di Formia. Questo porto, come l'onorevole ministro sa, è stato finalmente iniziato assegnandosi per la sua costruzione una piccola somma sui fondi concessi dalla legge 20 agosto 1921, n. 1177, portante provvedimenti contro la disoccupazione.

È, pertanto, evidente che esso non poteva ricorrere nei capitoli e nelle note degli stati di previsione che stiamo esaminando. Ma l'opera da tanti anni invocata e che finalmente abbiamo visto iniziata, dev'essere al più presto compiuta. Prego, pertanto, l'onorevole ministro di farmi conoscere se e quando si provvederà a stanziare la somma occorrente per la ultimazione di quest'opera.

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

**BALDASSARRE.** Desidero rinnovare brevemente, ma fermamente, qui, nella solennità della Camera, la protesta di tutta la regione molisana per il provvedimento col quale si declassificava l'unico suo porto, quello di Termoli, dalla prima categoria. Il ministro dei lavori pubblici conosce a perfezione l'argomento. Egli è meglio di

chiunque altro in grado di giudicare che sarebbe una somma ingiustizia rendere definitivo l'inconsulto provvedimento che, con un colpo mancino di natura prettamente burocratica, ha relegato nella quarta classe il nostro porto, mettendoci in condizione di rinunciare a qualunque speranza per l'avvenire.

Sa infatti l'onorevole ministro, sa la Camera che per effetto della deplorata declassifica non potremmo sperare pel nostro porto se non nel contributo del 50 per cento da parte dello Stato, mentre la restante spesa andrebbe a carico del comune, piccolo centro di poche migliaia di abitanti, evidentemente non in grado di sostenere un onere siffatto.

Il ministro ha dato in altra sede affidamenti ai quali mi richiamo e che vorrei egli ripetesse per conforto mio e delle nostre popolazioni. So che la questione è complicata dalla gara che si è stabilita fra l'unico porto del Molise e un altro porto degli Abruzzi, che ha subito la medesima ingiusta sorte.

Sono discussioni tecniche che non è il caso nè il momento di fare qui, ma non posso non rilevare che mentre l'altro porto appartiene ad una regione che ne è ricca ed è in spiaggia aperta, lontana dall'abitato; il nostro porto, che è l'unico per noi, appartiene ad una piccola città piena di attività industrie e destinata ad un sicuro avvenire. La situazione quindi è molto diversa, e spero che l'onorevole ministro, con un provvedimento di giustizia, ridia al porto di Termoli la situazione che gli spetta e alle nostre popolazioni la certezza che se esso non avrà il grande avvenire riservato a porti più fortunati, avrà almeno quel tanto che è necessario per sopperire alle esigenze locali.

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

**RICCIO, ministro dei lavori pubblici.** Per il porto di Anzio, di cui ha parlato l'onorevole Zegretti, posso assicurare che nel progetto dei 54 milioni che è innanzi la Commissione permanente, fra le somme destinate ad opere portuali, vi sono 500 mila lire per il porto di Anzio. È il primo fondo che noi destiniamo a quel porto. Spero che l'onorevole Zegretti sarà contento.

L'onorevole Buonocore non poteva trovare nessun assegnamento, nessun accenno al porto di Formia in questo esercizio 1921-1922, appunto perchè i primi fondi per il porto di Formia furono stanziati sulla legge della disoccupazione; ma appena cominciati questi lavori evidentemente dovranno proseguire, e negli esercizi seguenti l'onorevole

Buonocore troverà le somme destinate al porto di Formia.

All'onorevole Baldassarre dovrei ripetere quello che già ho detto nella seduta di ieri, e, anche prima, nella discussione generale.

Il porto di Termoli fu declassificato da porto rifugio dalla Commissione incaricata di esaminare le condizioni dei porti. Però, siccome vi erano stati fatti dei lavori, siccome la marina sosteneva che il porto poteva essere utile, il ministro della marina ed io abbiamo rimesso l'esame definitivo della situazione del porto di Termoli e delle altre opere che la marina ha iniziato durante la guerra, al giudizio di una Commissione presieduta dall'ammiraglio Thaon de Revel, nella quale per il Ministero dei lavori pubblici vi sono il direttore generale delle opere marittime, il direttore generale dei ponti e strade, e vi è l'ingegnere e nostro collega onorevole Luiggi; la quale Commissione esaminerà tutte le opere che la marina aveva iniziato o di cui si era impadronito durante la guerra per vedere il regime da adottare per queste opere, per vedere se convenga continuarle o abbandonarle.

Io sono sicuro che se sottoporremo al giudizio di questa Commissione la sorte del porto di Termoli non vi sarà giudizio più sereno e più competente di quello. Vedremo dunque che cosa la Commissione deciderà per il porto di Termoli e decideremo.

La sorte definitiva dunque non è ancora decisa, onorevole Baldassarre; ella può essere sicuro che la sorte del porto di Termoli ci sarà cara come quella del porto di Punta Penne e degli altri.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 133 s'intende approvato in lire 20,000,000.

Capitolo 134 (1921-22). Annualità a carico dello Stato per concessioni di opere marittime lire 15,725,000.

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

**MACRELLI.** L'onorevole ministro nelle risposte da lui date a proposito del mio ordine del giorno ha accennato ai porti di Rimini e di Ravenna.

Io mi permetto di ricordare all'onorevole ministro che in data 30 marzo l'ente autonomo del porto di Ravenna ha inviato una lettera in cui si chiede che insieme alle opere intraprese per proprio conto da quest'Ente, siano anche iniziati da parte dello Stato i lavori per l'approfondimento e la sistemazione

della bocca del porto. Con disposizione legislativa in data 14 luglio 1907, n. 542, questo compito fu già assunto dal Governo ma nessuna opera fu da allora eseguita. Ora, poichè si è detto che il bilancio non ha margini, noi domanderemmo che intanto il fondo di due milioni e trecento mila lire stanziato in quella legge fosse oggi utilizzato per i lavori che occorrono al porto canale Corsini, di Ravenna.

Per quanto riguarda il porto di Rimini rammento pure all'onorevole ministro che l'Ente portuario ha chiesto al Governo l'aggiornamento della convenzione istitutiva dell'Ente stesso per la parte che riguarda il finanziamento, in considerazione soprattutto dell'aumento di prezzo della mano d'opera e del materiale. In base al progetto aggiornato, che è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, la spesa totale delle opere, compresi anche i 5 milioni già assegnati, ascenderebbe a 20 milioni di lire. Siccome lo Stato contribuisce col 60 per cento, il maggior onere che deriva a suo carico per l'aggiornamento dei prezzi si riduce a 9 milioni da pagarsi in 50 anni. Io non so se sorgano difficoltà da parte del Ministero del tesoro o da parte di quello dei lavori pubblici. Ci sono dei memoriali in proposito; mi pare che una Commissione sia stata ricevuta ultimamente dal ministro Riccio. Ad ogni modo io vorrei che mi venissero da parte del Governo delle assicurazioni, tali da garantire che tanto per il porto di Rimini, quanto per quello di Ravenna, i lavori saranno eseguiti nel più breve termine e in quella forma da garantire il normale funzionamento dei porti e, col loro sviluppo, l'aumento della produzione agricola industriale e commerciale della Romagna.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro per i lavori pubblici.

**RICCIO, ministro dei lavori pubblici.** Tutto sta ad intendersi su quello che è il più breve termine, perchè, onorevole Macrelli, è vero che vi è una parte di questi lavori che devono esser fatti dallo Stato, ma è vero che non tutti i fondi necessari per questi lavori ci sono stati dati. Io posso assicurare l'onorevole Macrelli che continuerò a chiedere al ministro del tesoro i fondi necessari per assolvere completamente l'onere che lo Stato ha assunto in base alla convenzione stipulata sia per il porto di Ravenna, che per il porto di Rimini.

Stia sicuro. È vero che venne a Roma una commissione e che discutemmo sul fabbisogno. Ho domandato i fondi, e mi auguro ven-

gano dati, anche per l'autorevole parola dell'onorevole Macrelli e dei suoi colleghi.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 134 s'intende approvato in L. 15,725,000.

Capitolo 135 (1921-22) e 142 (1922-23). Studi di progetti per opere non ancora autorizzate da leggi — Spese di stampa e casuali pel servizio marittimo. lire 20,000.

*Sussidi per opere marittime.* — Capitolo 136 (1921-22) e 143 (1922-23). Sussidi per opere ai porti di 4ª 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), per memoria.

*Strade ferrate, tramvie, automobili.* — Capitolo 137 (1921-22) e 144 (1922-23). Anticipazione di spese per provvedimenti d'ufficio a norma degli articoli 184, 202 e 257 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, lire 500,000.

Capitolo 138 (1921-22) e 146 (1922-23). Sovvenzioni alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico (articoli 258 e 362 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, numero 1447) ed alle tramvie di cui all'articolo 113 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 12 ottobre 1913, n. 1261, lire 1,150,000.

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

FILIPPINI. Ho chiesto la parola per domandare uno schiarimento relativo a questo capitolo del bilancio.}

Tenuto conto degli aumenti di sussidio alle tramvie elettriche, aumenti che sono stati tante volte promessi, desidererei che l'onorevole ministro mi desse qualche notizia in merito.

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

RICCIO, ministro dei lavori pubblici. Non comprendo chiaramente la domanda. Vi è un disegno di legge dinanzi alla Camera, precisamente dinanzi alla quinta Commissione, con cui si propongono aumenti per i sussidi chilometrici in caso di elettrificazione.

Relatore di questo progetto è il nostro collega Stefani. Quando il progetto verrà alla Camera studieremo questi sussidi e vedremo se occorrerà accrescerli. In altri termini il regime dei sussidi per la elettrificazione delle ferrovie date all'industria privata si cambia con quel decreto legge, la cui conversione verrà alla Camera di qui a pochi giorni. Allora di-

scuteremo e vedremo se questi sussidi sono sufficienti o meno.

FILIPPINI. Ringrazio l'onorevole ministro e prendo atto di queste assicurazioni.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, questo capitolo s'intende approvato in lire 1,150,000.

Capitolo 139 (1921-22) e 147 (1922-23). 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 e per l'istituzione e l'esercizio di nuovi servizi automobilistici provvisori determinati da necessità di ordine pubblico (articoli 276, 277 e 278 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, e decreto Reale 15 febbraio 1920, n. 210), lire 9,750,000.

Capitolo 140 (1921-22) e 148 (1922-23). Spese d'ufficio, di copiatura di atti, fitto di locali, e varie per la vigilanza sulla costruzione di ferrovie concesse all'industria privata e di tramvie, lire 32,130.

Capitolo 141 (1921-22). Spese per acquisto di targhe, piombini e materiali per il servizio d'identificazione degli automobili e motocicli, lire 24,690.

*Opere in Roma.* — Capitolo 142 (1921-22) e 150 (1922-23). Acquisto dell'area e costruzione del nuovo edificio del Ministero dei lavori pubblici (articoli 37 e 38 della legge 11 luglio 1907, n. 502; art. 1, lett. c, della legge 30 giugno 1909, n. 407, e art. 15, lett. d, della legge 13 aprile 1911, n. 311, decreto luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1082, e art. 1 del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, numero 150 (*Spesa ripartita*), lire 4,100,000.

Capitolo 143 (1921-22) e 151 (1922-23). Opere in Roma dipendenti dalle leggi: 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, (art. 1, lettere b, c, d); 6 giugno 1907, n. 300; 11 luglio 1907, n. 502, (art. 1, lettere b e c); 30 giugno 1909, n. 407, (art. 1, lettere a e b); 13 aprile 1911, n. 311, (art. 15, lettere a, b, e c); 4 aprile 1912, n. 297, (art. 4, lettere l ed m), e 19 luglio 1914, n. 769, (art. 2, lett. d, e 5); decreto luogotenenziale 11 novembre 1915, n. 1676, e art. 1 del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, (*Spesa ripartita*), lire 4,800,000.

*Opere nella Sardegna.* — Capitolo 144 (1921-22). Costruzione nell'isola di Sardegna di strade d'accesso alle stazioni, ai porti ed approdi dei piroscafi postali; completamente di strade comunali obbligatorie e costruzione

e ricostruzione di strade di allacciamento di comuni o frazioni isolate; maggiori spese in dipendenza della guerra per le strade comunali già appaltate e riparazioni straordinarie alle strade già costruite; concorso nella spesa per la manutenzione delle opere succitate già costruite, in costruzione o da costruire. (Leggi 8 luglio 1903, n. 312, e 15 luglio 1906, n. 383; articoli 8 e 9 della legge 7 aprile 1917, n. 601; decreto luogotenenziale 30 giugno 1918, n. 1019, e articolo 1 del Regio decreto 31 ottobre 1919, n. 2322), lire 3,960,000.

Capitolo 145 (1921-22) e 154 (1922-23). 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, e 28 luglio 1902, n. 342, modificate dalla legge 14 luglio 1907, n. 562; dall'articolo 1, lettera *g*, della legge 30 giugno 1909, n. 407; dalla legge 25 giugno 1912, n. 712, articolo 1, lettera *c*; dal Regio decreto 22 settembre 1914, n. 1026, articolo 3, lettera *d*; dalla legge 8 aprile 1915, n. 477, e articolo 1 del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150 (*Spesa ripartita*), lire 6,908,000.

Capitolo 146 (1921-22). Opere marittime straordinarie nell'isola di Sardegna (art. 1 del Regio decreto 31 ottobre 1919, n. 2322), lire 4,950,000.

*Acquedotto pugliese e silvicoltura del Sele.* — Capitolo 147 (1921-22). Costruzione ed esercizio dell'Acquedotto pugliese e rimboscimento del bacino idrologico del Sele e spese inerenti alla tutela della silvicoltura del bacino medesimo (Leggi 26 giugno 1902, n. 245, e 9 luglio 1904, n. 381, decreto luogotenenziale 11 novembre 1915, n. 1635, e art. 1 del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150). (*Spesa ripartita*), lire 15,000,000.

*Opere nella Basilicata.* — Capitolo 148 (1921-22) e 156 (1922-23). Sistemazione idraulica montana e di pianura dei corsi d'acqua nella Basilicata (legge 31 marzo 1904 n. 140, art. 46, e decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150) (*Spesa ripartita*), lire 1,000,000.

Capitolo 149 (1921-22). Lavori di costruzione, sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali nella Basilicata (leggi 3 luglio 1902, n. 297, 9 luglio 1908, n. 445, art. 10, decreto luogotenenziale 13 giugno 1915, n. 989, decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 1, e art. 14, lett. *a*, del Regio decreto 3 maggio 1920, n. 558) (*Spesa ripartita*), lire 3,000,000.

Capitolo 150 (1921-22) e 158 (1922-23). Strade provinciali sovvenute nella Basilicata

(leggi 3 luglio 1902, n. 297; 31 marzo 1904, n. 140, art. 51, lett. *a*, 9 luglio 1908, n. 445; decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, numero 150, e art. 14 della lett. *b* del Regio decreto 3 maggio 1920, n. 558) (*Spesa ripartita*), lire 700,000.

Capitolo 151 (1921-22). Strade comunali obbligatorie da ultimare e sistemare nella Basilicata (leggi 31 marzo 1904, n. 140 (art. 51, lett. *b*); 9 luglio 1908, n. 445, (art. 11, lett. *a*); decreto luogotenenziale 13 giugno 1915, numero 989; decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, e Regio decreto 3 maggio 1920, n. 558 (art. 14, lett. *c*) (*Spesa ripartita*), lire 100,000.

Capitolo 152 (1921-22). 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*); 9 luglio 1908, n. 445 (art. 11, lett. *b*); decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, e art. 14, lettera *d*, Regio decreto 3 maggio 1920, n. 558 (*Spesa ripartita*), lire 1,000,000.

Capitolo 153 (1921-22) e 161 (1922-23). Opere di riparazione straordinaria delle strade comunali costruite a cura dello Stato in Basilicata, e contributo governativo nella spesa di manutenzione delle strade stesse, e degli acquedotti costruiti a cura dello Stato nella provincia medesima (articoli 8 e 9 della legge 7 aprile 1917, n. 601, e art. 14, lett. *f*, Regio decreto 3 maggio 1920, n. 558 (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 154 (1921-22). Strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie, agli approdi dei piroscafi postali, ed ai porti nella Basilicata (Regio decreto-legge 3 maggio 1920 n. 558, art. 14, lett. *e*), lire 600,000.

Capitolo 155 (1921-22). Lavori di consolidamento delle frane, risanamento degli abitati e fornitura di acqua potabile nella Basilicata (leggi 31 marzo 1904, n. 140 (art. 56); 9 luglio 1908, n. 445, (art. 11, lett. *c*), e decreti luogotenenziali 13 giugno 1915, n. 989, 27 giugno 1915, n. 1081, decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, e art. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177) (*Spesa ripartita*), lire 1,500,000.

Capitolo 156 (1921-22). Costruzione di un fabbricato in Potenza a sede degli uffici pubblici governativi (leggi 9 luglio 1908, n. 445, art. 12, e 4 aprile 1912, n. 297, art. 4, lett. *g*, e art. 1 del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150) (*Spesa ripartita*), lire 200 mila.

Capitolo 157 (1921-22). Costruzione di tre condutture di acqua potabile lungo le valli

dell'Agri, del Basento e del Sauro in provincia di Potenza (decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 407), lire 1,000,000.

Capitolo 158 (1921-22). Bonifiche nella Basilicata (legge 7 luglio 1902, n. 333, e decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, numero 150) (*Spesa ripartita*), lire 400,000.

Capitolo 159 (1921-22). Spese pel Commissariato civile della Basilicata (legge 31 marzo 1901, n. 140, art. 59) (*Spesa ripartita*), lire 60 mila.

Capitolo 160 (1921-22) e 168 (1922-23). Spese di manutenzione e generali relative al palazzo degli uffici governativi in Potenza, lire 100,000.

Capitolo 161 (1921-22) e 169 (1922-23). Imprevisti per le opere nella Basilicata (legge 31 marzo 1904, n. 140, art. 59, e decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150) (*Spesa ripartita*), lire 20,000.

*Spese generali per le opere della Basilicata.*

— Capitolo 162 (1921-22) e 170 (1922-23). Spese casuali inerenti ai lavori nella Basilicata, *per memoria*.

*Opere nelle provincie calabresi.* — Capitolo 163 (1921-22). Opere interessanti le strade nazionali, provinciali e comunali nella provincia di Catanzaro (Regio decreto-legge 3 maggio 1920, n. 558, e decreto Reale 24 giugno 1920, n. 1051), lire 3,550,000.

Capitolo 164 (1921-22). Opere interessanti le strade nazionali, provinciali e comunali nella provincia di Cosenza (Regio decreto-legge 3 maggio 1920, n. 558, e decreto Reale 24 giugno 1920, n. 1051), lire 3,550,000.

Capitolo 165 (1921-22). Opere interessanti le strade nazionali, provinciali e comunali nella provincia di Reggio-Calabria (Regio decreto-legge 3 maggio 1920, n. 558, e decreto Reale 24 giugno 1920, n. 1051), lire 3 milioni e 600,000.

Capitolo 166 (1921-22). Sistemazione idraulica montana e di pianura dei corsi d'acqua nelle provincie calabresi (legge 25 giugno 1906, n. 255, e art. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177) (*Spesa ripartita*), lire 4 milioni.

Capitolo 167 (1921-22). 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, 6 giugno 1907, n. 300 (art. 1, lett. g), decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, e art. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177) (*Spesa ripartita*), lire 4 milioni e 500,000.

Capitolo 168 (1921-22). 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; 13 luglio 1910; n. 466 (art. 49, lett. b, e art. 51 e tab. A, lett. a, nn. 6 e 8), 4 aprile 1912, n. 297 (art. 4, lett. r, decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, e art. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177) (*Spesa ripartita*), lire 3,000,000.

Capitolo 169 (1921-22) e 177 (1922-23). Annualità all'ente portuale di Cotrone per rimborso delle spese per le opere di sistemazione ed ampliamento del porto stesso (art. 10 del Regio decreto 2 settembre 1919, n. 1766), lire 3,543,660.

Capitolo 170 (1921-22). Consolidamento di frane minaccianti abitati nelle provincie calabresi (leggi 25 giugno 1906, n. 255; 9 luglio 1908, n. 445 (articoli 38 e 39); decreto luogotenenziale 27 giugno 1915, n. 1081, e decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, numero 150) (*Spesa ripartita*), lire 500,000.

*Spese generali per le opere nelle provincie calabresi.* — Capitolo 171 (1921-22). 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*), *per memoria*.

*Opere nelle provincie venete e di Mantova.* — *Opere idrauliche.* — Capitolo 172 (1921-22). Opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili delle provincie venete e di Mantova (legge 2 gennaio 1910, n. 9, art. 35) e Regi decreti 22 settembre 1914, n. 1026 (art. 3, lett. f) e 1° aprile 1915, n. 426, decreto luogotenenziale 11 novembre 1915, n. 1635 e art. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177) (*Spesa ripartita*), *per memoria*.

Capitolo 173 (1921-22). Sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua delle provincie venete e di Mantova (art. 6, comma a e art. 9 della legge 22 dicembre 1910, n. 919 e lett. a n. 1 della tabella C annessa alla legge medesima e art. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177) (*Spesa ripartita*), lire 1,000,000.

Capitolo 174 (1921-22). Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1<sup>a</sup> e 2<sup>a</sup> categoria nelle provincie venete e

di Mantova, in dipendenza delle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (art. 1, lett. *k*), 21 giugno 1906, n. 238 (art. 2, lett. *a*), 5 maggio 1907, n. 257 (art. 15), 29 dicembre 1907, n. 810, (art. 1, lett. *a*) e 22 dicembre 1910, n. 919, art. 6, comma *b* e *d* e tabella *C* lett. *b*, nn. 3 e 4, — in parte — e lett. *d*, n. 8), del Regio decreto 30 dicembre 1913, n. 1435 (art. 3), della legge 19 luglio 1914, n. 769, (art. 2, lett. *c*), di Regi decreti 22 settembre 1914, n. 1026, (art. 3, lett. *g*) e 1º aprile 1915, n. 426, del decreto luogotenenziale 11 novembre 1915, n. 1635, del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, e dell'art. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177) (*Spesa ripartita*), lire 7,000,000.

Capitolo 175 (1921-22). Opere di sistemazione idraulica del fiume Livenza ed influenti nelle provincie di Treviso, Udine e Venezia (art. 2 legge 26 settembre 1920, n. 1367), lire 14,850,000.

Capitolo 176 (1921-22). 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 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, (art. 6, comma *c* e tabella *C*, lettera *c*, n. 6 della legge 22 dicembre 1910, n. 919); decreto luogotenenziale 11 novembre 1915, n. 1635, del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, e dell'articolo 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177) (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 177 (1921-22) e 185 (1922-23). Spese d'impianto pel servizio idrografico e mareografico nelle provincie venete e di Mantova, lire 30,000.

*Bonifiche.* — Capitolo 178 (1921-22). 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, lett. *g*), 30 giugno 1909, n. 407, (art. 1, lett. *f*), e 8 aprile 1915, n. 477, (*Spesa ripartita*), lire 10,125,291 e centesimi 94.

*Opere marittime.* — Capitolo 179 (1921-1922) e 187 (1922-23). Opere marittime nelle provincie venete e di Mantova in dipendenza delle leggi 14 luglio 1889, n. 6280, e successive (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 180 (1921-22). Annualità a carico dello Stato per concessioni di opere marittime nelle provincie venete e di Mantova, lire 1,800,000.

*Spese in dipendenza di alluvioni, piene e frane.* — Capitolo 181 (1921-22). Consolidamento di frane minaccianti gli abitati, cui provvede direttamente lo Stato, escluse le provincie di Basilicata e Calabria e spostamento degli abitati, comprese le provincie suddette — Concorso dello Stato a favore del comune di Colliano (Salerno) per la costruzione di edifici e delle case dei proprietari meno agiati, resi inabitabili dal pericolo di franamento (tabella *D* ed *E* ed art. 62, lett. *a*, *b* e *c* della legge 9 luglio 1908, n. 445, art. 9, lett. *a* e *b* della legge 30 giugno 1909, n. 407; e art. 15 lett. *l* (nn. 1, 2 e 3) della legge 13 aprile 1911, n. 311, decreto luogotenenziale 27 giugno 1915, n. 1081 e decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150) (*Spesa ripartita*), lire 5,050,000.

Su questo capitolo ha chiesto di parlare l'onorevole Fino. Ne ha facoltà.

FINO. Vorrei osservare a proposito di questo articolo che nel nostro Piemonte sono frequentissime le frane che rovinano strade e abitanti.

Abbiamo qualche volta sollecitato dei sussidi per le opere indispensabili per riparare ai danni di tali valanghe. Ci hanno risposto che il caso era sembrato elegante, e che era stato preso in esame dalla Commissione per lo studio. Ma sono passati molti anni ed il caso è sempre rimasto elegante, ci furono sempre gli studi, ma non ci fu mai nessuna soluzione.

Prendendo occasione da questo articolo di bilancio, io vorrei invitare l'onorevole ministro a studiare la questione delle valanghe nelle nostre montagne e al modo di riparare ai danni.

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

BROCCARDI. Prendo la parola su questo articolo perchè non saprei trovarne un altro.

Ivi si parla di frane e di sussidi ai danneggiati da queste, ed io vorrei ricordare che il comune di Bergeggi fu distrutto completamente non da una frana ma dallo scoppio del forte di Sant'Elena. La sua rovina è stata peggiore che se fosse stato colpito da una frana.

Mentre si provvede a riparare ai danni causati dalla natura, dovuti a causa di forza maggiore, non si riconosce il danno causato ad un comune da un fatto di cui il Governo è responsabile.

Veda l'onorevole ministro di venire in soccorso di questo comune. Ricordi il Governo che il forte Sant'Elena venne costruito alle spalle del comune di Bergeggi, quando il comune stesso esisteva già da secoli, e che

fu imprevidenza delle autorità militari che causò lo scoppio e la rovina di quel comune.

Provvedere a ricostruire le sue case, è un obbligo del Governo.

Non deve il Governo lasciar abbandonato il comune nelle sue attuali condizioni. Si stanziavano fondi per soccorrere danni causati da frane, terremoti, alluvioni: a più forte ragioni si deve provvedere e stanziare fondi per riparare a un terremoto artificiale, di cui il Governo è responsabile.

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

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. La conclusione a cui è arrivato l'onorevole Broccardi mostra la difficoltà del problema, perchè niente meno noi siamo arrivati a sussidiare anche i danni prodotti dai forti che vanno in aria.

Che c'entra il Ministero dei lavori pubblici con i forti che vanno in aria? Ma, malgrado ciò, la gravità del caso, l'urgenza di certi lavori, ci fecero sussidiare Bergeggi, con 200 mila lire.

Quanto alla questione delle valanghe dubito intorno alla competenza: è vero che eccezionalmente abbiamo esteso la competenza anche a danni provenienti da nubifragi.

Come ho detto, presenterò un progettino di legge per il nubifragio della Sardegna, d'accordo, ripeto, col Ministero di agricoltura; e vedremo se si possa estendere la competenza anche per i danni delle valanghe, e, nel caso affermativo, terrò conto della raccomandazione dell'onorevole Fino.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni il capitolo 181 si intende approvato in lire 5,050,000.

Capitolo 182 (1921-22, e 190 (1922-23). Imprevisti per i lavori di consolidamento e trasferimento di abitati, esclusi i consolidamenti nelle provincie di Basilicata e Calabria (art. 62, lettera d, della legge 9 luglio 1908, n. 445; articolo 9, lettera c, della legge 30 giugno 1909, n. 407, e articolo 15, lett. l, n. 4, della legge 13 aprile 1911, n. 311) (*Spesa ripartita*), per memoria.

Capitolo 183 (1921-22). Bonificazione della bassa zona di Pozzuoli (legge 13 aprile 1911, n. 311 (articolo 15 lettera f) e decreto luogotenenziale 23 marzo 1919, n. 566) (*Spesa ripartita*), lire 300,000.

Capitolo 184 (1921-22). 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 185 (1921-22, e 193 (1922-23). 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 186 (1921-22) e 194 (1922-23). 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 187 (1921-22). 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, n. 810 (articolo 1, lettera d); 24 dicembre 1908, n. 747 (articolo 1); 13 aprile 1911, n. 311 (articolo 15, lettera g); Regio decreto 21 dicembre 1911, n. 1471 (articolo 1, lettera a); leggi 4 aprile 1912, n. 297 (articolo 4, lettera s) e 19 luglio 1914, n. 769 (articolo 2, lettera e) e Regio decreto 22 settembre 1914, n. 1026 (articolo 3, lettera i) e decreti luogotenenziali 27 giugno 1915, n. 1081, 4 ottobre 1917, n. 1679, 7 febbraio 1919, n. 150 e articolo 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177) (*Spesa ripartita*), lire 2,420,000.

Capitolo 188 (1921-22). Sussidi per opere di difesa degli abitati e delle opere stradali provinciali e comunali e consortili contro le frane e la corrosione dei fiumi e torrenti, e per il ripristino delle opere stesse e di quelle idrauliche distrutte o danneggiate dalle alluvioni, piene e frane, nonchè degli edifici pubblici danneggiati dai nubifragi, dell'estate-autunno 1911 (leggi 22 dicembre 1910, n. 919, articolo 6, comma c) e tabella C, lettera c) n. 12; 13 aprile 1911, n. 311; 4 aprile 1912, n. 297, articolo 4 lettera u; 12 luglio 1912, n. 772, articolo 2; 26 giugno 1913, n. 764, articolo 2, lettera a); 5 maggio 1918, n. 703 e 705 - Concorso dello Stato nella costruzione di ponti sulle strade provinciali e comunali per l'esecuzione di opere di consolidamento di frane e in difesa delle strade medesime nelle provincie meridionali continentali, e nelle siole (articolo 4 della legge 24 dicembre 1908, n. 747 ed articolo 9 lettera d) del decreto luogotenenziale 4 ottobre 1917, n. 1679, modificato col decreto luogotenenziale 30 giugno 1918, numero 1019) Fondo riunito in dipendenza dell'articolo 7 della legge 19 luglio 1909, n. 507) (leggi 22 dicembre 1910, n. 919, arti-



colo 6, comma *e*, in parte e tabella *C*, lettera *e*, n. 12; 4 aprile 1912, n. 297 (articolo 4, lettera *u*) e 19 luglio 1914, n. 769 (articolo 2, lettera *f*), Regio decreto 22 settembre 1914, n. 1026 (articolo 3, lettera *l*) e decreti luogotenenziali 27 giugno 1915, n. 1081, (articolo 1, lettera *f*), decreto Reale 22 novembre 1919, n. 2464 e articolo 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177) (*Spesa ripartita*), lire 1,500,000.

Capitolo 189 (1921-22) e 196 (1922-23). Lavori indilazionabili da eseguire a totale carico e cura dello Stato nelle provincie di Udine, Belluno e Venezia per ripristinare, in via provvisoria, il transito nelle strade provinciali e comunali, interrotto in seguito alle alluvioni e piene del settembre 1920, e concessioni di sussidi, giusta gli articoli *e* e 4 della legge 30 giugno 1904, n. 293, alle provincie, comuni e consorzi di tutto il Regno per le definitive remissioni e riparazioni di opere stradali e idrauliche distrutte o danneggiate dalle alluvioni e piene suddette. Sussidi alla provincia di Novara ed ai comuni della provincia medesima per lavori di ripristino del transito, riparazione e difesa delle strade provinciali e comunali della Val d'Ossola e della Valsesia gravemente danneggiate dai nubifragi, dalle alluvioni e dalle piene dell'autunno 1919 e pei lavori di ricostruzione del ponte sulla Sesia in comune di Morca, distrutto dalla piena del 17 e 18 giugno 1919. (Articolo 1 Regio decreto-legge 30 settembre 1920, n. 1480, e articolo 1 e 2 del Regio decreto 24 febbraio 1921, n. 245), *per memoria*.

Capitolo 190 (1921-22) e 198 (1922-23). Sussidi da concedersi a privati e ad istituti pubblici di beneficenza nelle provincie di Sondrio, Como, Genova, Porto Maurizio (comune di Perinaldo), Napoli, Cagliari, Sassari e Catania, in luogo dei 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. 772, e articolo 2 lettera *b*, della legge 26 giugno 1913, n. 764) (*Spesa ripartita*), *per memoria*.

Capitolo 191 (1921-22). Lavori di demolizione e puntellamento di edifici pericolanti, costruzione di ricoveri provvisori o stabili per persone di povere condizioni; sussidi a privati, ed istituti di beneficenza per riparazioni di edifici in conseguenza delle alluvioni e frane avvenute nel secondo semestre 1914 e primo quadrimestre 1915 (decreti luogotenenziali 27 giugno 1915, n. 1081, e 4 ottobre 1917, n. 1679) (*Spesa ripartita*), lire 400,000.

Capitolo 192 (1921-22). Lavori di demolizione e puntellamento di edifici pericolanti, sgombrò di aree pubbliche, restauro degli stabili e concessioni di sussidi per riparazione di edifici pubblici e di uso pubblico, in conseguenza dei danni arrecati dal ciclone 30 agosto 1919 nei comuni di San Giorgio Richinvelda, Artegna e Buia in provincia di Udine (Regio decreto 22 novembre 1919, n. 2588), *per memoria*.

Capitolo 193 (1921-22) e 200 (1922-23). Provvedimenti a favore delle persone rimaste senza tetto in seguito alle alluvioni del settembre 1920, e per assicurare l'incolumità pubblica negli abitati (articolo 1 Regio decreto-legge 30 settembre 1920, numero 1480), *per memoria*.

*Spese di riparazione dei danni prodotti da eruzioni vulcaniche.* — Capitolo 194 (1921-1922) e 201 (1922-23). Riparazione dei danni, sistemazione idraulica e forestale, dei torrenti situati nella plaga vesuviana, compimento e manutenzione provvisoria della bonifica dei torrenti di Somma e Vesuvio. (Tabelle *E* ed *F* annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390, tabella *C* annessa alla legge 30 giugno 1909, n. 407; articolo 2, lettera *c*, della legge 13 aprile 1911, n. 311, e articolo 2, lettera *c*, della legge 26 giugno 1913, numero 764, e articolo 1 del decreto luogotenenziale 11 novembre 1915, n. 1675) (*Spesa ripartita*), lire 657,000.

Capitolo 195 (1921-22) e 202 (1922-23). Lavori di demolizione e puntellamento di edifici pericolanti, sgombri di aree pubbliche, costruzioni di ricoveri ed opere accessorie per famiglie rimaste senza tetto, restauro degli stabili appartenenti a privati e concessione di sussidi per riparazione degli edifici di uso pubblico, in dipendenza dei danni arrecati dall'eruzione dello Stromboli del 22 maggio 1919 (Regio decreto 22 novembre 1919, n. 2587), *per memoria*.

*Spese di riparazione dei danni di terremoti.* — Capitolo 196 (1921-22) e 203 (1922-1923). 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 ed opere di cui alla lettera *a*) nn. 1, 2, 3 e 5 della tabella III annessa al testo unico 12 ottobre 1913, n. 1261. (art. 51 della legge 13 luglio 1910, n. 466, III comma, art. 2 lettera *a*) e art. 3 della legge 28 luglio 1911, n. 842; articoli 1, 2, 3 e 5 della tabella III annessa al testo unico di legge 12 ottobre 1913, n. 1261; decreto

Reale 6 novembre 1919, n. 2241, lett. d) art. 1; art. 1 del decreto Reale 3 maggio 1920, n. 545) (*Spesa ripartita*), lire 6,500,000.

Capitolo 197 (1921-22). Provvedimenti d'ufficio per le riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni nei comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 e dipendenti dalle disposizioni del titolo IV della legge 28 luglio 1911, n. 842 (articoli 56 e 179 del testo unico di legge 12 ottobre 1913, n. 1261) (*Spesa ripartita*), lire 160,000.

Capitolo 198 (1921-22). Costruzione di case economiche e casette popolari nei comuni danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (art. 1 del decreto luogotenenziale 6 febbraio 1919, n. 306, art. 1 del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150 e art. 19, lettere d, e, g, h, i del Regio decreto 16 novembre 1921), lire 7,000,000.

Capitolo 199 (1921-22) e 206 (1922-23). Spese relative al funzionamento del Comitato speciale per l'esame dei progetti di opere pubbliche da costruirsi nei comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 (Regio decreto 6 dicembre 1912, n. 1104 e legge 28 luglio 1911, n. 841), lire 10,000.

Capitolo 200 (1921-22). Assegnazione per provvedere ai bisogni ed opere urgenti nelle località danneggiate dal terremoto del 13 gennaio e 10 novembre 1915, 21, 22 aprile 4 luglio, 16 agosto e 16 novembre 1916 nelle provincie di Aquila, Ascoli Piceno, Campobasso, Caserta, Chieti, Perugia, Roma e Teramo (Regi decreti 14 gennaio 1915, numero 8, 21 gennaio 1915, n. 97, 29 aprile 1915, n. 574, e decreti luogotenenziali 11 luglio 1915, n. 1110, 14 ottobre 1915, numero 1531; 3 febbraio 1916, n. 142, 3 settembre 1916, n. 1250, 11 febbraio 1917, numero 262, articoli 1 e 2 del decreto luogotenenziale 31 maggio 1917, n. 1028, e articolo 1 del decreto luogotenenziale 1919, n. 150), lire 3,500,000.

Capitolo 201 (1921-22). Ricostruzione degli edifici pubblici danneggiati o distrutti dal terremoto del 13 gennaio e 10 novembre 1915; 21 e 22 aprile, 4 luglio, 16 agosto e 16 novembre 1916, nelle provincie di Aquila, Ascoli Piceno, Campobasso, Caserta, Chieti, Perugia, Roma e Teramo (art. 1, lett. z-22) del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150), lire 2,000,000.

PRESIDENTE. L'onorevole Buonocore ha facoltà di parlare.

BUONOCORE. Più che raccomandazione mi rivolgo per una preghiera vivissima all'onorevole ministro: che si dia opera finalmente alla costruzione degli edifici scolastici

nei comuni della zona colpita dal terremoto del 1915 appartenenti alla provincia di Caserta. Altra volta intrattenni la Camera su questo argomento: ma la mia protesta non ebbe efficacia presso il ministro del tesoro che si ostina a negare i fondi necessari. Il decreto del 9 maggio 1915, n. 654 in applicazione della legge relativa, porta l'elenco dei comuni della mia provincia nei quali gli edifici scolastici debbono essere costruiti a totale carico dello Stato. Sono i comuni di Castelliri, Fontana Liri, Isola Liri, Pescosolido e Sora, se mal non ricordo.

Spero di essere questa volta più fortunato, rivolgendo in questa sede all'onorevole ministro la preghiera di provvedere senza altro indugio ed attendo con fiducia.

GRECO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRECO. Io mi associo a quanto ha detto il collega onorevole Buonocore nei riguardi della costruzione degli edifici scolastici nella zona danneggiata dal terremoto, ed estendo la preghiera anche per tutte le costruzioni per questa disgraziatissima zona, la quale, non ostante siano trascorsi sette anni dall'epoca del disastro, giace ancora in uno stato di semi-abbandono, che sarebbe proprio assai opportuno di sollevare.

L'onorevole ministro sa che da quattro o cinque mesi il piano regolatore presentato per le ulteriori costruzioni non è stato ancora approvato, e quindi che i lavori sono stati interrotti in conseguenza.

Io rivolgo vivissima preghiera all'onorevole ministro, perchè, specialmente coll'avvicinarsi dell'estate, questa povera gente possa essere sottratta alle catapecchie in cui vive da sette anni, e possa avere un concetto di vita civile, quale le benemerienze della regione e la civiltà richiedono.

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

LOLLINI. Io vorrei richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra i progetti per edifici scolastici, dell'importo complessivo di 29 milioni e 500 mila lire, che sono stati debitamente approvati dalle autorità scolastiche e dallo stesso Ministero, ma che restano giacenti negli uffici per mancanza di fondi.

Io vorrei che l'onorevole ministro si persuadesse e che la Camera volesse riconoscere la legittimità di questa mia osservazione: che non vi è peggior sistema di quello di far sorgere delle speranze con la preparazione di progetti, per poi non mantenere gli impegni che si sono assunti di fronte alle popolazioni

e determinare così un grande scoramento e una grande sfiducia.

Io mi attendo dall'onorevole ministro delle assicurazioni a questo riguardo, e devo dirgli che era mia intenzione di pregare qualche collega delle provincie di Aquila e di Roma, di convocare tutti i deputati delle provincie colpite dal terremoto del 1915, allo scopo di indurre con sforzo concorde il ministro del tesoro ad accedere alle legittime nostre richieste ed a stanziare in bilancio i fondi necessari per dare esecuzione a quei lavori che si sono ritenuti indispensabili per il ritorno a condizioni normali della vita scolastica in quelle zone infelici, ma che non si eseguiscano perchè gli stanziamenti fatti finora sono del tutto inadeguati.

Se non siete in condizione di provvedere a queste necessità, non ricevete nemmeno quella specie di turlupinature che è la preparazione dei progetti, perchè così fate nascere delle speranze che si convertono poi in amare delusioni. Ma se avete agito con serietà di propositi, dovete andare fino in fondo; e la serietà dei propositi — tenetelo bene in mente — si manifesta in una sola forma: con lo stanziare cioè in bilancio i fondi necessari per la esecuzione delle opere che vi sono nelle debite forme progettate ed abusive.

Non aggiungo altro. Attendo dall'onorevole ministro una dichiarazione che sia tale da assicurare tutta la zona terremotata che i lavori per gli edifici scolastici, lavori che rivestono un carattere di ordine assolutamente superiore, saranno effettivamente e presto eseguiti.

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

**RICCIO, ministro dei lavori pubblici.** Io non posso dire altro che questo: che terrò gran conto delle raccomandazioni fattemi dagli onorevoli Buonocore, Greco e Lollini; che ho chiesto ed ottenuto un aumento di fondi per i danneggiati dei terremoti, e infatti nel progetto dei 54 milioni, vi è un aumento di fondi per i terremoti; non è nei limiti che io credevo necessari, ma è nei limiti della disponibilità delle nostre finanze.

Nei limiti delle forze e degli stanziamenti vedremo che cosa è possibile fare per gli edifici scolastici.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 201 s'intende approvato in lire 2,000,000.

Capitolo 202 (1921-22). Provvedimenti ed opere urgenti e costruzione di case eco-

nomiche nei comuni colpiti dai terremoti del 2 dicembre 1917, 10 novembre 1918, 29 giugno 1919 e 10 settembre 1919 nei comuni delle provincie di Arezzo, Firenze, Forlì, Grosseto, Pesaro, Roma e Siena e nel comune di Giano dell'Umbria (art. 1 del decreto luogotenenziale 22 dicembre 1918, n. 2080; art. 1 del decreto Reale 8 luglio 1919, n. 1384 e art. 1 lett. f) del decreto Reale 2 novembre 1919, n. 2241), *per memoria*.

Capitolo 203 (1921-22) e 210 (1922-23). Costruzione di case operaie e rurali in Messina e nei comuni di quella provincia, nonché nei comuni della Calabria danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (lett. a) art. 1 del decreto Reale 6 novembre 1919, n. 2241), *per memoria*.

Capitolo 204 (1921-22). Opere igieniche nei baraccamenti di Messina (lett. c) dell'art. 1 del decreto Reale 6 novembre 1919, n. 2241), *per memoria*.

Capitolo 205 (1921-22). Costruzione di casette asismiche nei comuni danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915 (lett. e) dell'art. 1 del decreto Reale 6 novembre 1919, n. 2241), *per memoria*.

Capitolo 206 (1921-22). Contributo dello Stato nelle opere per gli impianti industriali che l'Unione edilizia nazionale effettuerà per la esecuzione delle opere ad essa affidate (lett. g) dell'art. 1 del decreto Reale 6 novembre 1919, n. 2241), *per memoria*.

Capitolo 207 (1921-22). Provvedimenti in dipendenza del terremoto 6-7 settembre 1920 (Regi decreti-legge 23 settembre 1920, n. 1315, 7 novembre 1920, n. 1641, e 3 aprile 1921, n. 337, legge 25 agosto 1921, n. 1178 e art. 19, lett. c) del Regio decreto 16 novembre 1921), *per memoria*.

Capitolo 208 (1921-22). Somministrazioni all'Unione edilizia messinese ed all'Ente edilizio di Reggio Calabria per la costruzione nei centri urbani di Messina e Reggio Calabria di case, ad uso degli impiegati dello Stato, ivi residenti per ragioni di ufficio, esclusi quelli dipendenti dal Ministero della guerra e per l'acquisto e l'espropriazione delle aree relative. Costruzione nel centro urbano di Palmi di case consimili (legge 28 luglio 1911, n. 842, art. 2 lett. b) e art. 3; Regio decreto 27 febbraio 1913, n. 231, e articolo 24 del Regio decreto 12 maggio 1914, n. 700 e decreto luogotenenziale 27 febbraio 1916, n. 279; art. 1, lett. b) del decreto Reale 6 novembre 1919, n. 2241 e art. 19, lettere f, l e m del Regio decreto 16 novembre 1921) (*Spesa ripartita*), *per memoria*.

Capitolo 209 (1921-22). Spese per i bisogni ed opere urgenti nelle località danneggiate dai terremoti del 17 maggio e 16 agosto 1916 nelle provincie di Pesare e di Forlì (decreto luogotenenziale 20 agosto 1916, n. 1014), art. 1, lett. a), b) e c) del decreto luogotenenziale 27 agosto 1916, n. 1005, articolo 1 del decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150 e decreto Reale 29 gennaio 1920, n. 129), lire 1,000,000.

Capitolo 210 (1921-22). Spese per provvedere ai bisogni ed opere urgenti nelle località colpite dal terremoto del 26 aprile 1917, nelle provincie di Arezzo e Perugia n. 1867; (decreto luogotenenziale 7 ottobre 1917, decreto Reale 29 gennaio 1920, n. 129), lire 400,000.

MANCINI AUGUSTO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANCINI AUGUSTO. Gli onorevoli Buonocore, Greco e Lollini hanno portato qua la voce delle loro terre che chiedono non promesse, ma opere nella riparazione dei danni del terremoto, che le ha duramente colpite.

Non diversa suona la mia voce per le terre della Garfagnana e della Lunigiana che pur riconoscendo l'opera del Governo, ne chiedono la prosecuzione nello stesso interesse del bilancio dello Stato.

Interrompere i lavori per mancanza di fondi, lasciando deperire, se non andare in malora, quel che si è fatto, pagando il personale senza che faccia nulla o troppo poco, mentre i mesi dell'anno propizi ai lavori trascorrono inerti, è cosa incresciosa e pregiudizievole alle stesse finanze dello Stato che prima o dopo deve fare, osservando il suo dovere e i suoi impegni.

So bene che l'onorevole ministro non ha bisogno di esser convertito. Egli sa meglio di me che così per i lavori del terremoto, come per la prosecuzione della Lucca-Aulla spendere a stillicidio significa non spendere, ma sperdere il denaro; ed io so bene, d'altra parte, che le richieste degli uffici competenti, circostanziate e documentate, non sono mancate, e dovevano avere ben altro accoglimento dall'onorevole ministro del tesoro. Quando si tireranno le somme si vedrà che cosa si è speso e ci si pentirà di non aver dato subito e di non avere speso con criteri organici e senza condannabili soste e interruzioni.

Una seconda raccomandazione debbo fare all'onorevole ministro. Purtroppo il

decreto 23 settembre 1920 non è ancora convertito in legge, e la Camera non ha avuto modo di esprimere il suo pensiero su molte e importanti questioni, compresa quella del funzionamento dell'ente mutuante che è costituito ma che per ora è un puro nome e una lusinghevole speranza. Ma fra le questioni più gravi una ne accennerò: quella dell'applicazione della legge a quegli edifici pubblici e privati appartenenti a comuni, che si trovano nella zona del movimento tellurico, ma che non avendo raggiunto la percentuale del 12 per cento delle case lesionate non sono comprese nell'elenco dei comuni a cui si applica la legge: si tratta, si capisce, di comuni di confine, e per lo più di zone di confine. Non c'è bisogno di spender parole per dimostrare la lacuna e la ingiustizia della legge, e la riparazione non può concretarsi se non nell'applicare ai singoli il beneficio delle disposizioni del decreto-legge. Non dubito che l'onorevole ministro prenderà in serio esame l'importante questione.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Terrò conto delle raccomandazioni sulla prima questione nei limiti delle somme stanziare; quanto alla seconda questione prometto di studiarla e di vedere quale sia la condizione dei paesi che sono al confine della zona terremotata, che, pur non raggiungendo quel limite di danno che poteva farli includere nell'elenco dei comuni terremotati, si trovano in condizione di aver bisogno e di potere aver diritto al sussidio ed al concorso dello Stato.

Prometto che studierò questa questione, e vedrò quali provvedimenti si potranno prendere.

PRESIDENTE. Con queste osservazioni il capitolo 210 è approvato in lire 400,000.

*Spese per riparazioni di danni di guerra.* — Capitolo 211 (1921-22). Riparazione e ricostruzione delle opere stradali dello Stato danneggiate o distrutte da fatti di guerra (art. 5, lett. a, del decreto luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 925 e art. 13 della legge 20 agosto 1921, n. 1177), lire 1,465,000.

Capitolo 212 (1921-22). Riparazione e ricostruzione degli edifici pubblici governativi danneggiati o distrutti da fatti di guerra (art. 5, lett. b, del decreto luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 925), lire 1,000,000.

Capitolo 213 (1921-22) e 217 (1922-23). Spese per la manutenzione ed eventuale completamento delle strade costruite con obbiet-

tivi militari nell'antica zona delle operazioni di guerra, e non più ritenute necessarie a scopi bellici dell'autorità militare (art. 5, lett. c, del decreto luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 925, e art. 2 del Regio decreto 3 giugno 1920 n. 798), lire 2,500,000.

Capitolo 214 (1921-22) e 218 (1922-23). Sussidi a provincie, comuni e consorzi stradali, per spese straordinarie di riparazioni di strade gravemente danneggiate a logorate dall'intenso traffico dipendente da trasporti di truppe e materiale bellico, da trasporti di materiali impiegati in opere occasionate da disastri e da trasporti di combustibili nazionali (art. 6 del decreto luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 925), lire 4,000,000.

*Utilizzazione delle teleferiche residue dalla guerra.* — Capitolo 215 (1921-22). Spese derivanti dalla convenzione 29 dicembre 1919 stipulata con il Consorzio nazionale per la utilizzazione dei materiali teleferici residuati dalla guerra — Concessione ai comuni e messa in opera delle teleferiche — Funzionamento del relativo Comitato (art. 8 del Regio decreto 30 novembre 1919, n. 2874), lire 5,000,000.

*Assegnazione per un fondo di riserva.* — Capitolo 216 (1921-22). 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 30,000 lire e con leggi speciali per somme superiori, lire 12,413,928,06.

Categoria II. — *Spese di costruzione di strade ferrate.* — Capitolo 217 (1921-22). Costruzione di strade ferrate dipendenti dalle leggi 21 luglio 1911, nn. 846, e 848, 13 aprile 1911, n. 258; 19 luglio 1909, n. 518; 12 luglio 1908, n. 444 e precedenti (tabella C annessa alla legge 4 aprile 1912, n. 297), dalla legge 26 giugno 1913, n. 764, articolo 6, dal Regio decreto 1º novembre 1914, n. 1244, e 1º aprile 1915, n. 246, dal decreto luogotenenziale 12 settembre 1915, n. 1503 e dal decreto luogotenenziale 7 febbraio 1919, n. 150, dal decreto Reale 3 aprile 1921, n. 337, e dalla legge 20 agosto 1921, n. 1177 (*Spesa ripartita*), lire 81,800,000.

BUONOCORE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BUONOCORE. Gli onorevoli colleghi ricorderanno che la Camera nella seduta antimeridiana del 6 agosto approvò un mio ordine del giorno, col quale si invitava il Governo a presentare, alla ripresa dei lavori parlamentari, il disegno di legge per la costru-

zione a cura diretta dello Stato della linea ferroviaria Roccasecca-Formia, e per la sistemazione delle stazioni ferroviarie di Caserta e di Cajanello. Attendo in proposito schiarimenti dall'onorevole ministro, circa l'indugio alla presentazione del relativo disegno di legge.

Si tratta di un voto solenne della Camera: spero quindi che l'onorevole ministro mi darà risposta esauriente.

E giacchè parlo su questo argomento, mi sia consentita qualche altra considerazione. Sarò tuttavia brevissimo, anche per obbedire ai giusti desideri del nostro illustre Presidente. Io debbo dichiarare che noi della provincia di Caserta dobbiamo essere dolenti del trattamento, che ci viene fatto per tutto ciò che riguarda servizi ferroviari.

Non voglio intrattenere la Camera su quanto vi sia da rilevare in merito alle comunicazioni interne nella provincia. Ho presentato al riguardo una interpellanza e la svolgerò a suo tempo. Ma desidero di far presente alla Camera in quale stato di vero abbandono si trovino molte stazioni ferroviarie. Mancano gli impianti necessari al normale funzionamento dei servizi viaggiatori e merci. La stazione di Caserta, per esempio, non ha una cabina di manovra degli scambi; sicchè spesso, per la congestione del traffico, si deve fare servizio con un solo binario di corsa libero.

La stazione di Cancellò si trova in condizioni peggiori ed in alcune ore del giorno la pazienza di quel personale è messa a dura prova. La stazione di Santa Maria Capua Vetere, città eminentemente commerciale e sede di tribunale e di Corte d'assise, è sprovvista di tutto il necessario per lo sviluppo del traffico. Manca una pensilina anche modesta: vi è un piano caricatore meschinissimo, il magazzino della piccola velocità è insufficiente ai bisogni del traffico; non vi è capannone per il ricovero delle merci. Il magazzino della gestione della grande velocità non ha piano caricatore, sicchè, data la deficienza numerica del personale, non si possono eseguire spedizioni di peso rilevante. Manca perfino una bilancia a bilico, sicchè bisogna che un carro pieno sia trasportato alla stazione di Capua per essere pesato, se lo speditore vuole essere sicuro del peso o meno che questi non debba rinunciare a qualsiasi controllo.

Eppure, come rilevo, da una relazione della Camera di commercio di Caserta, la stazione di Santa Maria ha un movimento generale annuo di viaggiatori in arrivo ed in

partenza di circa mezzo milione con tremila quintali di bagaglio, senza contare gli abbonamenti ed un movimento di circa seimila vagoni tra quelli in partenza che porta ad un movimento complessivo annuo di circa trentamila quintali di merci con un introito che si aggira sul milione e mezzo.

È uno stato di cose intollerabile. Dei progetti se ne sono fatti e giacciono tutti negli archivi della divisione di Napoli.

Il ceto commerciale ormai è stanco di attendere ed ha reclamato, per mezzo dei suoi rappresentanti, provvidenze urgenti, Faccia, onorevole ministro, che la mia voce non resti inascoltata; provveda, la prego, a darci quanto da anni aspettiamo. Il Governo non avrà fatto soltanto il vantaggio della mia provincia: avrà contribuito anche e soprattutto all'incremento della economia nazionale.

CANEPA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CANEPA. Io prego l'onorevole ministro di volermi dire se accetta la raccomandazione che gli ho fatto nella discussione generale, perchè faccia presente al suo collega degli Esteri di far pratiche presso il Governo della Repubblica francese perchè attivi i lavori della Breglio-Saorgio, tronco il cui compimento è necessario per mettere in esercizio tutta la Cuneo-Ventimiglia, senza soluzione di continuità.

BALDASSARRE. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALDASSARRE. A differenza dei colleghi, che hanno raccomandato costruzioni di linee ferroviarie non sempre utili ed anche aumenti di stanziamenti, io mi permetto di raccomandare al ministro la massima vigilanza sull'impiego dei fondi di questo capitolo.

Questo capitolo si riferisce a un punto strano dell'ordinamento delle ferrovie dello Stato...

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. È vero.

BALDASSARRE. Il Ministero dei lavori pubblici amministra passivamente fondi così importanti, mentre chi effettivamente li spende è l'Amministrazione ferroviaria e li spende come tutti siamo abituati a vedere. Non sarebbe inopportuno che nell'interesse dell'Erario, nell'interesse delle opere pubbliche, che hanno in questo momento, carattere di molto maggiore urgenza, il Ministero dei lavori pubblici, cioè il ministro dei lavori pubblici personalmente, vigilasse molto più da vicino, di quanto non sia mai fatto e non

si faccia, l'erogazione di queste somme. Io ho ragione di ritenere che il servizio costruzioni delle ferrovie dello Stato rappresenti un pozzo senza fondo del denaro pubblico.

Qualunque sforzo il ministro dei lavori pubblici faccia per vigilare le spese attinenti a questo capitolo, sarà un'opera buona nell'interesse della Nazione.

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

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Risponderò all'onorevole Buonocore che gli ordini del giorno della Camera sono comandi per le amministrazioni; quindi bisognerà presentare questi progetti, ma, per presentarli, bisogna fare studi; bisogna vedere quanto costi questa ferrovia Roccasecca-Formia. So che la Commissione sta facendo questi studi. Quando la nuova ferrovia direttissima arriverà a Formia, mentre la stazione di Roccasecca sta sull'altra linea, si vedrà quello che costi il congiungimento. Assicuro che sarà ubbidito all'invito della Camera, perchè, ripeto, gli inviti della Camera sono ordini.

Terrò conto delle raccomandazioni fatte per le stazioni di Caserta e Cancellò di cui comprendo perfettamente l'importanza perchè sono centri ferroviari di prim'ordine, e congiungono molte linee ferroviarie.

Per quanto riguarda la raccomandazione dell'onorevole Canepa, accetto completamente di insistere presso il ministro degli esteri perchè la Francia voglia fare quel tronco che permetta di dare nuovo sfogo ai prodotti della Liguria.

Sono grato all'onorevole Baldassarre di ciò che ha detto. Vigilerò, nei limiti del possibile, attivamente, diligentemente, perchè i danari per costruzioni ferroviarie, trattandosi di una somma così considerevole, si spendano con molta oculatezza e parsimonia. Di questo può essere sicuro.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro approvato il capitolo 217, in 81,800,000 lire.

Capitolo 218 (1921-22). Compensi per lavori straordinari prestati dal personale dell'Amministrazione centrale e del Genio civile nell'interesse delle costruzioni ferroviarie, lire 100,000.

Capitolo 219 (1921-22). Sussidi al personale governativo delle costruzioni ferroviarie licenziato, lire 100,000.

Capitolo 220 (1921-22). Spese per studi, progetti, direzione e sorveglianza delle nuove costruzioni ferroviarie, lire 8,000,000.

Categoria III. *Movimento di capitali.* — Partite che si compensano nell'entrata. — Capitolo 221 (1921-22) e 225 (1922-23). Anticipazione di spese contrattuali a carico degli appaltatori, lire 10,000.

Restituzione al tesoro di anticipazioni effettuate. — Capitolo 222 (1921-22) e 227 (1922-23). Rimborso dei fondi anticipati dal tesoro in base all'articolo 3 della legge 4a aprile 1912, n. 297, dall'articolo 3 della legge 12 luglio 1912, n. 772, e all'articolo 2 della legge 20 marzo 1913, n. 215, lire 7,500,000.

Categoria IV. *Partite di giro.* — Capitolo 223 (1921-22). Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 427,177.88.

Capitolo 224 (1921-22). 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 29,425,291.94.

Riassunto per titoli. (1921-22). — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, 20,887,375, lire.

Debito vitalizio, lire 1,943,000.

Ponti e strade, 29,128,000.

Opere idrauliche, lire 13,234,500.

Bonifiche, lire 573,625.

Opere marittime, lire 28,015,800.

Automobili, strade ferrate e servizi di navigazione lacuale, lire 28,767,247.69

Servizio delle opere idrauliche e marittime nelle provincie venete e di Mantova:

Spese generali, lire 116,250.

Opere idrauliche, lire 8,247,625.

Opere marittime, lire 8,027,000.

Totale della categoria prima della parte ordinaria lire 138,940,422.69.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 477,876,300.

Ponti e strade, lire 20,585,000.

Opere idrauliche, lire 42,150,000.

Acquedotto pugliese e silvicoltura del Sele, lire 15,000,000.

Bonifiche, lire 22,300,000.

Opere marittime, lire 35,745,000.

Strade ferrate, tramvie, automobili, lire 11,456,820.

Opere in Roma, lire 8,900,000.

Opere nella Sardegna, lire 15,818,000.

Acquedotto pugliese e silvicoltura del Sele, lire 15,000,000.

Opere nella Basilicata, lire 9,680,000.  
Opere nelle provincie calabresi, lire 26,243,660.

Opere nelle provincie venete e di Mantova:

Opere idrauliche, lire 22,880,000.

Bonifiche, lire 10,125,291.94.

Opere marittime, lire 1,800,000.

Spese in dipendenza di alluvioni, piene e frane, lire 9,674,000.

Spese di riparazione dei danni prodotti da eruzioni vulcaniche, lire 657,000.

Spese di riparazione dei danni di terremoti, lire 20,570,000.

Spese per riparazioni di danni di guerra lire 8,965,000.

Utilizzazione delle teleferiche residue dalla guerra, lire 5,000,000.

Assegnazione per un fondo di riserva, lire 12,413,928.06.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 777,840,000.

Categoria II. *Spese di costruzione di strade ferrate,* lire 90,000,000.

Categoria III. *Movimento di capitali.* — Partite che si compensano nell'entrata, lire 10,000.

Restituzione al tesoro di anticipazioni effettuate, lire 7,500,000.

Totale categoria III, lire 7,510,000.

Totale del titolo II. (*Spesa straordinaria*), lire 875,350,000.

Totale delle spese reali (*Ordinarie e straordinarie*), lire 1,014,290,422.69.

Categoria IV. *Partite di giro.* lire 29 milioni e 852,469,82.

Riassunto di categorie. — Categoria I. Spese effettive (*Parte ordinaria e straordinaria*), lire 916,780,422.69.

Categoria II. Costruzione di strade ferrate (*Parte straordinaria*), lire 90,000,000.

Categoria III. Movimento di capitali, lire 7,510,000.

Totale spese reali, lire 1,014,290,422.69.

Categoria IV. Partite di giro, lire 29,852,469,82.

Totale generale, cui ascende il bilancio dei lavori pubblici, lire 1,044,142,892.51.

Lo pongo a partito.

(È approvato).

Procediamo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio

finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922 in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(È approvato).

Art. 2.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1921-22 per le concessioni di opere idraulico-forestali dei bacini montani, di cui all'articolo 15 della legge 13 luglio 1911, n. 774, è fissato in lire 400,000 e quello per le concessioni di opere idrauliche di cui all'articolo 53 del testo unico 25 luglio 1904, n. 523, modificato dall'articolo 22 della predetta legge 13 luglio 1911, n. 774, nel medesimo esercizio 1921-22, è fissato in lire 500,000 per ciascuna categoria.

(È approvato).

Art. 3.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1921-22, per le sovvenzioni di costruzioni ferroviarie, di cui all'articolo 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540, all'articolo 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444, e all'articolo 8 del decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303, è fissato in lire 4,000,000.

Resta all'infuori del limite sopra detto l'ammontare delle sovvenzioni da corrispondere a norma dell'articolo 2 della legge 21 luglio 1911, n. 848, per la concessione di nuove ferrovie in Sicilia.

(È approvato).

Art. 4.

L'articolo 15 del Regio decreto 3 maggio 1920, n. 558, fissa il limite della somma complessiva da iscriversi nella parte straordinaria effettiva dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1921-22 al 1925-26, in misura non superiore a quella recata dal progetto del bilancio del Ministero medesimo per l'esercizio finanziario 1920-21, indipendentemente dalle spese per le ferrovie concesse all'industria privata e per le tramvie, è abrogato.

(È approvato).

Art. 5.

L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922, a' termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità allo stato

di previsione allegato in appendice alla presente legge.

(È approvato).

Art. 6.

Agli effetti dell'articolo 38 del testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con Regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, il limite massimo della annualità per le pensioni da concedersi nell'esercizio 1921-22 in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la loro constatata inabilità, è stabilito nella somma di lire 2,000,000.

(È approvato).

Art. 7.

L'ammontare del fondo di dotazione delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito per l'esercizio finanziario 1921-22 in lire 300,000,000.

I fondi occorrenti per raggiungere detto ammontare saranno provveduti dal Tesoro mediante accensione di debiti nei modi e nelle forme che riterrà più opportuni.

(È approvato).

È così esaurita la discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero per i lavori pubblici per il 1921-22, tranne la parte relativa al bilancio ferroviario, che sarà esaminata domani, insieme coi capitoli del bilancio dell'esercizio 1922-23 i quali recano stanziamenti diversi da quelli dell'esercizio 1921-1922.

Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

### Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Procediamo alla formazione dell'ordine del giorno per la seduta antimeridiana di domani.

BOSCO-LUCARELLI, *sottosegretario di Stato per l'industria e commercio*. Chiedo che sia iscritto come primo argomento nell'ordine del giorno della seduta antimeridiana la discussione del disegno di legge: Partecipazione ufficiale dell'Italia all'esposizione commemorativa della indipendenza del Brasile che avrà luogo a Rio Janeiro dal settembre al novembre 1922 (*Approvato dal Senato*). (*Urgenza*). (1489)

PRESIDENTE. Rimane così stabilito.

CONTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.



CONTI. Per chiedere che subito dopo sia iscritto nell'ordine del giorno della seduta antimeridiana il disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 22 gennaio 1920, n. 52, che modifica l'articolo 32 del decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304, relativo alla istituzione di un Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio del porto di Ostia Nuova e della ferrovia di allacciamento e proposta di emendamento alla modificazione apportata dallo stesso Regio decreto 22 gennaio 1920.

PRESIDENTE. Il Governo consente?

CASCINO, *sottosegretario di Stato della giustizia e degli affari di culto*. Consente.

PRESIDENTE. Rimane così stabilito.

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

COTUGNO. Chiedo che sia poi iscritta all'ordine del giorno della seduta antimeridiana la discussione del disegno di legge contenente provvedimenti per Corato.

PRESIDENTE. Il Governo consente?

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Consento.

PRESIDENTE. Rimane così stabilito.

Passiamo all'ordine del giorno della seduta pomeridiana.

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

LUCCI. Chiedo che sia iscritto nell'ordine del giorno della seduta pomeridiana di domani lo svolgimento della mia proposta di legge sullo scioglimento dei Consigli comunali e provinciali.

PRESIDENTE. Consente il Governo?

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho difficoltà.

PRESIDENTE. Sta bene.

LOMBARDI NICOLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LOMBARDI NICOLA. Chiedo che sia iscritto nell'ordine del giorno della seduta di domani lo svolgimento della mia proposta di legge per la costituzione in comune autonomo della frazione di Sellia marina e di Uria.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Il Governo non si oppone.

PRESIDENTE. Così resta stabilito.

### Interrogazioni e interpellanze.

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

CAPPELLERI, *segretario*, legge.

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, per sapere quali ostacoli si sieno frapposti e si frappongano all'esecuzione del conchiuso del Consiglio dei ministri del 3 ottobre 1921 relativo al cambio dei depositi dei cittadini redenti presso la Cassa postale di risparmio di Vienna; se gli sia noto che fra gli interessati in questo problema, nella massima parte piccoli risparmiatori, regnano nella Venezia Tridentina per questo ingiustificato e incomprensibile ritardo nell'esecuzione di quel conchiuso profondo malcontento e grave indignazione contro il Governo, acuti in questo momento di crisi del denaro e del lavoro; se intenda di provvedere indilatamente affinché quel conchiuso abbia finalmente sua effettuazione.

« Grandi Rodolfo ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per conoscere se non ritenga necessario dare disposizioni certe e definitive circa le uniformi degli ufficiali del Regio esercito e se frattanto non ritenga necessario ristabilire l'uso della tenuta nera per ragioni di estetica, e di disciplina, in relazione a quanto è stabilito per i corpi armati e per la Regia marina.

« Greco ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se non creda rispondente ad un criterio di pubblica incolumità, per evitare il rinnovarsi di gravissimi incidenti il ripristino del passaggio al livello sulla linea ferroviaria Caserta-Foggia, sul tratto di via provinciale che intercorre tra Caserta e San Benedetto, su cui il traffico è intensissimo, mentre la borgata in parola, data la distanza di qualche centinaia di metri soltanto, può ritenersi come un prolungamento della città capoluogo.

« Morisani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno, e della giustizia e degli affari di culto, per conoscere quali provvedimenti siano stati presi dal Governo in ordine agli ultimi luttuosi avvenimenti verificatisi per opera della mafia e della teppa contro la sezione riformista e contro la Camera del lavoro di Vittoria (Siracusa), ove si ebbero a deplorare parecchi feriti ed un morto.

« Macchi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, per avere notizie circa il dolorosissimo disastro di questa notte all'ospedale di San Spirito che ha commosso tanto profondamente la popolazione romana.

« Volpi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, sulle cause dell'incendio dell'ospedale di Santo Spirito in Roma e sui provvedimenti del Governo.

« Federzoni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere da chi sono state abrogate le provvidenziali disposizioni prese nel 1912, contro i congegni meccanici di giuoco d'azzardo nei pubblici esercizi.

« Malatesta ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere per quali recondite ragioni si compiono azioni di sorpresa contro certe bische, lasciando indisturbate le altre.

« Malatesta ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le cause, le responsabilità del tragico incendio nell'ospedale di San Spirito di Roma; e quali provvedimenti d'urgenza saranno adottati per garantire la vita degli infermi ricoverati negli ospedali.

« Monici, Sardelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dei lavori pubblici e della marina (Sottosegretariato per la marina mercantile), per conoscere se si appagano dei rendiconti delle spese annuali compilati dall'ufficio napoletano per la gestione delle linee di navigazione del Golfo di Napoli, e se credano che sia utile, nello interesse dello Stato, di indagare sul loro ammontare.

« Visco ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina, per conoscere le ragioni che hanno suggerita la frettolosa vendita dei più moderni macchinari dell'Arsenale militare marittimo di Napoli, mentre se si vorrà mantenere l'impegno verso la città meridionale, la promessa istituzione di una base navale non potrà essere privata di quel materiale per le officine.

« Visco ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è vero che seicento agenti delle ferrovie siano stati esonerati dal servizio perchè possano attendere liberamente alla propaganda ed alla organizzazione delle masse ferroviarie.

« Torre Edoardo ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri e il ministro del tesoro, per conoscere se non intendano rendersi direttamente conto dei criteri che hanno presieduto e presiedono alla ripartizione dei materiali residuati di guerra tra le varie organizzazioni nazionali di ex-combattenti, considerando che a tale distribuzione non sono state estranee valutazioni di carattere politico — e per chiedere in particolar modo se non ritengano di far rivedere subito la concessione, che risulta essere in corso, del materiale residuato delle terre liberate.

« Gronchi, Brunelli, Giavazzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e del tesoro, sui provvedimenti che crederanno di adottare di fronte alle richieste ormai inderogabili che i comuni siciliani tuttavia sprovvisti di acqua potabile fanno per la esecuzione degli acquedotti, sia per quelli da eseguirsi in consorzio con le ferrovie dello Stato, sia per quelli che di fronte agli enormi aumenti di costo non sono eseguibili senza la estensione della legge per la Basilicata circa i maggiori sussidi.

« Drago ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sulla necessità di migliorare la marcia dei treni della linea Torino-Chivasso-Aosta, non essendo concepibile che, sopra una linea priva di forti dislivelli, gli stessi treni accelerati debbano impiegare sei ore per percorrere 128 chilometri, con una media poco superiore ai 20 chilometri all'ora.

« Marconcini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere gli esatti termini di spesa e di tempo entro i quali dovrà essere ricostruito il ponte a doppio binario sulla Dora, fra le stazioni di Sant'Antonino e di Borgone sulla linea del Cenisio, data la estrema lentezza onde procedono i lavori, e dati gli inconvenienti che il transito sul ponte provvisorio in legno a semplice binario apporta e può apportare al movimento dei treni di quella importantissima comunicazione internazionale.

« Marconcini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro, per sapere se, nell'intento di raggiungere una semplificazione nei servizi delle pensioni di guerra e un utile acceleramento del loro pagamento, non creda opportuno disporre che le pensioni stesse dovute a ex-combattenti e loro famiglie residenti all'estero siano pagate direttamente per tramite dei consolati anzichè per quello delle delegazioni del tesoro.

« Marconcini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se possa dargli piena e fondata assicurazione circa il perfetto funzionamento della Scuola normale e del liceo di Aosta, non solo sotto l'aspetto didattico ma particolarmente sotto l'aspetto morale, e se nessun inconveniente di nessun genere debbasi a questo riguardo lamentare.

« Marconcini ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro della guerra, per sapere se non crede smentire le inverosimili voci messe in giro, secondo le quali si vorrebbe collocare un funzionario tecnicamente incompetente alla Direzione generale della Sanità militare, cui incombe non solo il compito della organizzazione dei servizi sanitari, ma anche la responsabilità della difesa della salute dell'esercito.

« Capasso, Capobianco, Marracino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le ragioni per cui non s'è sollecitamente provveduto all'allargamento dei due ponticelli esistenti lungo il tratto di linea che attraversa l'abitato di Falcone, e alla costruzione d'un terzo ponte all'estremità del paese, la cui necessità è impellente, considerato che, in caso d'alluvione, rimarrebbero interrotte le comunicazioni colle strade che si collegano all'abitato. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Crisafulli-Mondio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se il Governo abbia ordinato o stia per ordinare in Germania 6 draghe a secchi, 8 draghe ad aspirazione, 6 rimorchiatori e numerose bette e barconi da 300 a 800 tonnellate di stazza, mentre i cantieri navali italiani sono quasi senza lavoro e migliaia di operai provetti vivono del sussidio di disoccupazione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Luiggi ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri del tesoro e della guerra, per conoscere quando intendono di riconoscere il diritto all'indennità di smobilitazione ed alla polizza di assicurazione sulla vita, agli ex-ufficiali di complemento, promossi al servizio attivo permanente durante la guerra, dispensati dal servizio medesimo, in seguito a loro domanda, prima del 31 dicembre 1920 ed iscritti di nuovo nel ruolo degli ufficiali di complemento. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Ferrari Adolfo, Bussi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se è fatto obbligo da parte delle ferrovie dello Stato alle ditte riparanti materiale rotabile ferroviario di devolvere a favore degli operai tutte intere le tariffe di mano d'opera coi rispettivi coefficienti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Bovio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali ostacoli si oppongano alla concessione della licenza per la prosecuzione della linea automobilistica Anduins-San Daniele del Friuli per Rodeano e Silvella fino a Udine, almeno per i giorni di mercato, in considerazione che per l'esercizio nessun sussidio è richiesto allo Stato, manca qualsiasi opposizione da parte di altri interessati ed il prolungamento è vivamente desiderato da quelle popolazioni per ottenere una rapida comunicazione col capoluogo della provincia. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cosattini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della ricostituzione delle terre liberate, per sapere se in obbedienza ad un concetto di doverosa equità e solidarietà e in adempimento a precise promesse fatte dal suo predecessore, allorchè si recò a constatare la eccezionale gravità dei danni causati dalla alluvione del settembre 1920 in Friuli, non ritenga almeno di impartire disposizioni alla Intendenza di finanza, perchè la liquidazione dei danni di guerra e il pagamento delle indennità relative, a favore delle popolazioni più colpite, siano effettuati con precedenza, concorrendo per tale modo ad attenuare le condizioni di una situazione penosissima. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cosattini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro del-

l'interno, per sapere se non creda opportuno presentare un disegno di legge, di concerto col ministro del tesoro, per modifica all'articolo 67 della legge speciale per la Basilicata 31 marzo 1904, n. 140, ne senso che il rimborso di imposta erariale terreni di cui all'articolo stesso, spettante alla provincia, anzichè tradursi in riduzione di sovrimposta provinciale, vada a favore dell'Amministrazione provinciale per fronteggiare eventuali necessità di bilancio e per garanzia di eventuali operazioni di credito. Tale richiesta venne già fatta dal sottoscritto con lettera del 26 aprile 1922 rimasta senza risposta. Il ministro del tesoro, all'uopo interpellato, ha risposto che nulla ancora gli è pervenuto in proposito da codesto Ministero. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Catalani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se considerando:

1°) che in base all'articolo 6 del Regio decreto 21 settembre 1919, n. 1777 i maestri con 65 anni di età e 45 anni di servizio dovranno essere collocati a riposo di ufficio col 1° luglio 1922;

2°) che in base agli attuali trattamenti, i maestri, dopo aver logorato nella scuola tutta una vita per l'esplicazione del loro difficile e nobile compito, verranno collocati a riposo con la prospettiva di una vera, assoluta miseria;

3°) che ogni miglioramento economico del personale statale necessariamente si ripercuote sulle pensioni, senza che si richieda agli impiegati alcuno speciale sacrificio;

4°) che l'attuale trattamento di quiescenza dei vecchi maestri è tanto inferiore a quello goduto durante l'attività di servizio, da creare ai pensionati impossibili condizioni di vita;

non creda della massima urgenza la immediata riforma del Monte Pensioni, compiendo in tal modo un atto di vera giustizia verso i vecchi maestri e giovando al proficuo funzionamento della scuola che acquisterebbe così un meraviglioso soffio di vita novella da giovani energie ora avvilita dalla disoccupazione.

« Tale richiesta, oltre che avere un alto valore morale e sociale, ha anche una profonda ragione giuridica. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Catalani ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, per sapere se gli sia noto che il commissario civile di Bolzano vietò ai 6 maggio 1922 al corpo pompieri di Zwolfmalgreien (Bol-

zano) gli esercizi di mostra progettati per la festa del quarantenario di detta società e ciò per l'unico motivo, chè il succitato commissario civile non potè avere dall'organizzazione fascista della città il permesso per tale festa;

e per sapere se non voglia provvedere che l'autorità politica di Bolzano non abbia da cedere innanzi a tutte le ingiunzioni fasciste a danno di iniziative perfettamente legali. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

« Walther, Toggenburg, Reuth-Nicolussi ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il Governo, per conoscere i criteri ai quali si è ispirato nel disporre l'aumento delle tariffe riguardanti la navigazione del Golfo con grave danno dei cittadini, dei commerci e delle industrie. *(Gli interroganti chiedono la risposta scritta).*

« Rocco Marco, Degni, Rodinò ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per conoscere se non creda opportuno e equo modificare prima della prossima sessione le norme sugli esami per le scuole secondarie in modo che anche agli alunni delle scuole medie di 1° grado sia data facoltà di ripetere nel 2° anno una sola prova in cui caddero nell'anno precedente, e ciò perchè non potettero per ragioni di salute usufruire della seconda sessione, così com'è stabilito attualmente per gli alunni delle scuole medie di 2° grado. *(L'interrogante chiede la risposta scritta).*

« Berardelli ».

« I sottoscritti chiedono d'interpellare il Governo, sulla pubblicazione delle leggi in lingua tedesca nelle nuove provincie.

« Toggenburg, Walther, Reuth-Nicolussi ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro degli affari esteri, sulla politica italiana nei riguardi dei « mandati » in Oriente, e più specialmente di quello britannico sulla Palestina.

« Vassallo Ernesto ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si richiede la risposta scritta e così pure le interpellanze, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

MONICI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MONICI. Prego l'onorevole sottosegretario all'interno di rispondere d'urgenza ad una mia interrogazione riguardante il grave

incendio di stanotte dell'ospedale di Santo Spirito.

FEDERZONI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FEDERZONI. Mi associo alla domanda dell'onorevole Monici per una interrogazione che io ho presentato sullo stesso argomento.

VOLPI. Faccio analoga richiesta, avendo anch'io presentato una interrogazione.

PRESIDENTE. Il Governo consente?

CASERTANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Sono disposto a rispondere anche subito.

PRESIDENTE. Allora si rileggano queste interrogazioni.

AGOSTINONE, *segretario, legge*:

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le cause, le responsabilità del tragico incendio nell'ospedale di San Spirito di Roma; e quali provvedimenti d'urgenza saranno adottati per garantire la vita degli infermi ricoverati negli ospedali.

« Monici, Sardelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, per avere notizie circa il dolorosissimo disastro di questa notte all'ospedale di San Spirito che ha commosso tanto profondamente la popolazione romana

« Volpi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, sulle cause dell'incendio dell'ospedale di San Spirito in Roma e sui provvedimenti del Governo ».

« Federzoni ».

L'onorevole sottosegretario all'interno ha facoltà di rispondere.

CASERTANO, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Posso dare alla Camera tutte le notizie che sono a mia disposizione su questo tragico episodio, perchè me ne sono personalmente occupato. Stanotte verso la mezzanotte in un essiccatoio sopra il quale si trovano due corsie di infermi si cominciò a sviluppare un incendio, che deve essere covato lungamente senza che alcuno se ne accorgesse.

Verso mezzanotte, siccome il soffitto superiore è composto di legno, l'incendio è divampato vigorosamente.

Sono accorsi pompieri e agenti, ma malauguratamente l'incendio è stato spento non senza sacrificio di vite umane.

Sino a questa notte verso le tre antimeridiane non si sapeva il numero preciso delle vittime, perchè nella confusione il procuratore del Re non riusciva a trovare i registri in cui erano segnati i degenti in quelle due corsie; ma stasera posso assicurare, in seguito alle ultime informazioni, fornitemi da un ispettore centrale mandato sul posto stamane, il commendator Vendittelli, che si è assodato che una delle due corsie fu tutta sgombrata e liberata, mentre nella seconda, che non fu potuta sgombrare a tempo, dimoravano ventisette ammalati cronici, di cui sei furono salvati, uno fu salvo, ma è in cattive condizioni, venti dovettero perire. Dei venti, diciannove cadaveri sono stati estratti, un ultimo cadavere non si è ancora rinvenuto.

Domandano gli interroganti quali le cause e a chi incombe la responsabilità. Posso assicurare che fino ad ora la causa non è ancora nota.

Questa notte il procuratore del Re a me, che gliene parlavo sul luogo, disse che a suo giudizio, che si era formato nei primi momenti in seguito alle indagini eseguite, riteneva che l'incendio si dovesse attribuire a un corto circuito, perchè nell'essiccatoio che è sottoposto alle corsie dell'ospedale si era trovato un complesso di fili non perfettamente isolati.

Donde un facile contatto avrebbe potuto provocare l'incendio.

Ma questa sera mi riferiva l'ispettore Vendittelli che i tecnici, che stamane o oggi hanno fatto delle perizie, tecnici condotti sul luogo dal procuratore del Re, dall'Amministrazione degli ospedali, gli ufficiali dei pompieri e ingegneri, non hanno ancora potuto determinare precisamente quale è la causa. Le indagini proseguiranno domani per assodare per mezzo dei testimoni, tra cui una suora, che avrebbe visto per prima divampare l'incendio e sarebbe accorsa destando l'allarme, quale sia precisamente la causa. Sicchè potrò dare in prosieguo ulteriori notizie su quella che è stata l'origine prima e su quelle che possono essere le responsabilità.

Non parlo della Amministrazione, e non credo che gli interroganti vorranno portare l'esame anche sull'Amministrazione degli ospedali riuniti perchè la materia sarebbe così larga che la Camera si dovrebbe occupare per molto tempo di quella importante Amministrazione.

Posso soltanto assicurare la Camera che ci preoccupiamo della sorte degli infelici superstiti e delle famiglie dei poveri morti e

che contribuiremo, come l'umanità richiede o come le possibilità del bilancio possono consentire, a lenire e sollevare tante miserie.

Mi sia consentito soltanto a nome del Governo di rivolgere a tante vittime un commosso e reverente saluto. (*Approvazioni*).

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

VOLPI. Debbo ringraziare l'onorevole sottosegretario di Stato agli interni di aver consentito di svolgere immediatamente queste interrogazioni le quali hanno un eco ed un riflesso profondo nella costernazione di tutta la popolazione romana.

Permettano gli onorevoli colleghi che anch'io mi associ al saluto commosso che è stato qui pronunziato.

PRESIDENTE. Tutta la Camera si associa. (*Approvazioni*).

VOLPI. Ed io di questo sono molto lieto e sono qui, come rappresentante di Roma, a ringraziare commosso tutti gli onorevoli colleghi che a tanto dolore si associano in questo momento veramente disgraziato.

Onorevoli colleghi, il fatto vi è stato riassunto sinteticamente ma chiaramente da parte del rappresentante del Governo. Il rappresentante del Governo è accorso subito questa notte all'ospedale, e io molto mi devo congratulare con lui per la sollecitudine che ha posto nell'andare subito di notte, verso le ore 3-3,½ sul luogo del disastro.

Sono andato anch'io per esaminarne coi miei occhi tutta la gravità. Si tratta della caduta di una gran parte di una corsia, che fortunatamente non conteneva ammalati. Dico fortunatamente, perchè altrimenti avremmo avuto un disastro di tale gravità da superare qualsiasi altro che si sia abbattuto in questi ultimi tempi sul nostro Paese.

Tutto questo però non è valso ad evitare il disastro grave grave, perchè il precipizio di una gran parte della larga e lunga corsia è dovuto precisamente alle fiamme le quali hanno distrutto una parte del vecchio edificio e hanno fatto sì che la corsia crollasse. Le fiamme sono andate subito alte, e hanno investito una delle sale, la sala Viali che si trova a lato di quella caduta. Le alte fiamme, il loro calore potentissimo ha fatto sì che gran parte di quegli ammalati che erano rinchiusi nella sala Viali andassero morti per asfissia o per ustioni gravi.

Io in questo momento mi piace di ricordare, come debito d'onore di tutti noi, egregi colleghi, anche coloro che nel grave fran-

gente hanno compiuto e hanno saputo compiere tutto il loro dovere. Vi sono stati infermieri della sala Viali che non avvertiti altro che dal fumo si sono slanciati al soccorso e hanno fatto interamente, eroicamente il loro dovere, portando il loro aiuto attraverso condizioni difficilissime e momenti veramente tragici. In un certo momento la luce anche è venuta a mancare e nell'oscurità le fiamme vibravano ed investivano completamente la sala Viali: ebbene, vi sono stati infermieri che hanno compiuto eroicamente, come dicevo, il loro dovere. Io desidero fare un nome soltanto, quello di un infermiere che merita la più ampia lode: Ferruccio Ughi, che io non conosco, ma il cui nome ho appreso come di quello che è stato il primo a slanciarsi nella sala, e a tentare di portar via tutti i poveri infermi cronici che gridavano spaventati e non si potevano muovere, perchè vecchi, infermi, immobilizzati completamente dalla malattia e dal terrore.

Onorevoli colleghi, mi piace anche ricordare, perchè questi atti eroici devono essere alla Camera segnalati come una prova che nel nostro Paese non mancano mai uomini armati della virtù del sacrificio, che anche i vigili del fuoco hanno saputo essere le sentinelle avanzate del dovere. Essi, avvertiti disgraziatamente due ore dopo, sono accorsi senza perdere un istante: avvertiti alle 11,12 di notte, alle 11,15 si trovarono sul posto davanti all'ospedale di San Spirito.

Onorevoli colleghi, non è questo il momento, si è detto, di parlare di responsabilità. Ma è pur necessaria qualche parola; perchè chi ha visitato il luogo ha osservato questa precisa situazione: al di sotto delle sale dei poveri cronici era stata permessa la installazione di macchine per essicatori di lavanderia.

Io non voglio pronunziare solenni parole contro coloro che domani possono essere ritenuti responsabili di questo fatto. Ma certo il fatto è di una tale gravità che l'autorità giudiziaria dovrà immediatamente intervenire.

Debbo dire che la lavanderia è tenuta da fittuari sotto la sala dei cronici; è tenuta, di più, solo per una ragione di lucro, e nemmeno si tratta di una lavanderia per servizio dell'ospedale, ma di una lavanderia per servizio di terzi. I fittuari fanno la propria speculazione, a tutto danno della vita umana, come voi avete chiaramente compreso.

Vedrà il magistrato quali siano le responsabilità dirette, ed io sono di fermo parere

che contro i responsabili si agirà con la dovuta prontezza ed energia.

Ma la responsabilità è anche di altro ordine perchè l'Istituto di Santo Spirito non è un Istituto per sè stante, ma, come ha recentemente sentenziato la Corte di cassazione, è un istituto di beneficenza e quindi sottoposto alla vigilanza della legge sulle Opere pie.

Ebbene, non si arriva a capire come sia stato dato il permesso e anzi tutto chi abbia dato il permesso e chi, pur dovendo strettamente vigilare abbia, invece, suggellato il patto che sotto la sala dei poveri cronici si potesse instaurare questo servizio che ha bisogno di materiale ardente in tutti i momenti e costituisce quindi un pericolo continuo, immediato, evidente.

Onorevoli colleghi, io per questo rivolgo viva preghiera al Governo perchè esso, lasciando libera l'opera della giustizia, ordini un'immediata inchiesta per accertare chi abbia dato la suddetta autorizzazione e chi abbia stretto quel contratto: si devono sapere i nomi di tutti coloro che furono gli autori diretti e indiretti, mediati ed immediati della terribile sventura che ha consternato così profondamente la cittadinanza romana. (*Approvazioni*).

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

**FEDERZONI.** Non aggiungerò parole superflue per associarmi anche io al sentimento di consternazione e di compianto che accomuna tutta la Camera dinanzi al terribile disastro avvenuto questa notte a Roma; e neppure aggiungerò parola a quelle che ha detto l'onorevole Volpi per lodare l'eroismo di coloro che per primi sono accorsi sul luogo del disastro ed hanno prestato opera generosa e coraggiosa per salvare le vittime disgraziatissime.

Io rilevo soltanto un punto nella risposta che ci ha dato cortesemente l'onorevole sottosegretario di Stato.

Egli in sostanza ha ammesso, per gli elementi di fatto che già risultano alle autorità, che non era esercitata una vigilanza sufficiente nel reparto in cui sventuratamente si è determinato il disastro. Tanto è vero che, a quanto egli stesso ha dichiarato e che d'altronde risulta anche dai riferimenti della stampa e di coloro che hanno potuto subito accorrere sul luogo, è stata una suora che per prima ha potuto vedere il divampare dell'incendio.

Ora io domando: è possibile che, a ter-

mine del regolamento ospitaliero, non vi sia un personale continuamente adibito alla vigilanza degli infermieri, e non solo in vista della eventualità dolorosissima che si è determinata questa notte, per la quale sarebbe necessario che fossero disposti, tanto più in un luogo di assistenza medica, degli avvisatori automatici di incendio, come si devono trovare in tutti gli stabilimenti pubblici; ma è evidente che la vigilanza sugli infermi, sui cronici, notate bene, deve essere esplicata continuamente, notte e giorno, per motivi dolorosamente attinenti alla loro stessa condizione sventurata, anche all'infuori del disastro che stanotte è avvenuto.

Rivolgiamo un pensiero di pietà e di compianto alle vittime e alle loro famiglie; lodiamo quelli che hanno dato opera per la salvezza dei meno sventurati; invociamo dal Governo una indagine severa, perchè siano giustamente colpiti coloro che abbiano, comunque, una responsabilità su quanto è accaduto; ma soprattutto invociamo dal Governo e dalle autorità preposte all'amministrazione degli ospedali riuniti e di tutti gli stabilimenti congeneri in tutta Italia, perchè fatti così dolorosi non abbiano a rinnovarsi mai più. Questa è la cosa che più importa oggi: dire e ottenere che da quanto è dolorosamente accaduto nella notte scorsa, sorga almeno questa utilità, che sia eliminata per sempre la causa di altre possibili sventure di questa specie.

Se è vero che il disastro è stato determinato da un corto circuito, si renderà necessario provvedere ad una revisione di tutte le condutture elettriche degli ospedali. Si verifichi se ci sono bocche da incendio; si pensi insomma a dare alle famiglie degli sventurati raccolti negli stabilimenti ospedalieri di Roma, la garanzia che i loro cari siano assistiti e protetti contro tutte le altre sventure, che possono aggiungersi a quelle da cui essi sono già colpiti. E si pensi anche, se pure questo ha un valore molto minore della vita umana, che negli ospedali di Roma, e particolarmente nei nostri incomparabili istituti clinici, è anche custodito un materiale scientifico di meraviglioso valore, il quale non può e non deve essere sottratto alle tradizioni gloriose della scienza italiana. (*Approvazioni*).

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

**MONICI.** Brevi parole perchè indubbiamente chiara e immediata emerga la responsabilità intorno a questo luttuoso tragico

fatto che tutti ci commuove e pensieri riconoscenti per tutti coloro che eroicamente si sono prestati in quel tragico momento. Era stata stabilita l'ubicazione più inadatta, più irrazionale, più pericolosa dell'essicatoio in contatto immediato con le corsie, senza una forma diretta e continua di vigilanza, per cui è stato possibile, nel divampare di questo incendio, a cui è succeduto il crollo dell'intera soffitta, un disastro di questo genere.

È utile e opportuno riallacciarsi al pensiero dell'onorevole Federzoni. La verità è che è necessario che questi istituti ospedalieri, di tutti i generi, di Roma e d'Italia, trovino da parte delle Commissioni provinciali di beneficenza una effettiva, positiva sorveglianza.

Purtroppo a Roma, prima di questa tragedia vera e immensa, noi ne abbiamo avuto un'altra, di cui furono vittime povere creature.

Fu un infortunio, una enorme distrazione scientifica da parte di un professionista. Certo è che per la seconda volta a Roma le povere creature che sono ricoverate in queste case del dolore e della sventura, sono state colpite da negligenza o da scarsa assistenza. Le Commissioni provinciali di beneficenza effettivamente non funzionano, perchè se funzionassero indubbiamente all'ospedale di S. Spirito, che è uno dei più vecchi di Roma, riguargitante di ricoverati, non sarebbe nelle attuali condizioni.

Ci sono dei periodi in cui l'ospedale raccoglie oltre seicento, settecento degenti, ed è forse l'ospedale che raccoglie più degenti dello stesso Policlinico, che è diviso in assistenza ospedaliera e in istituti scientifici di insegnamento.

Bisognerebbe andare a vedere in quale condizione è tenuto l'ospedale di Santo Spirito! Sono davvero deplorabili! Io recentemente richiamavo l'attenzione della Camera in occasione della discussione sul bilancio degli interni, avvertendo che era necessario provvedere e preoccuparsi di tale importante problema. Bisogna vedere i nostri ospedali per convincersi che altre disgrazie avverranno, se l'insegnamento della presente terribile disgrazia non sarà salutare per provvedere ed intervenire. E non intervenire semplicemente per quello che sono le misure indispensabili difensive, perchè danni di questo genere non si verifichino più, ma soprattutto intervenire per migliorare la igiene dei nostri ospedali, che hanno bisogno di urgenti modificazioni in tutti i loro servizi. Noi ri-

volgiamo il nostro invito cordiale e caloroso al ministro degli interni, perchè intervenga ed energicamente. Non c'è oggi alcun pregiudizio verso le cure ospedaliere, ma disgraziatamente è vero che si rivolgono agli ospedali le persone appartenenti alla popolazione più modesta e bisognosa. Ora è necessario che gli ospedali della città di Roma si trovino in condizioni da poter offrire tutta l'assistenza e il conforto possibile, che abbiano tutti i mezzi necessari adatti sia nei riguardi del regime dietetico, di riscaldamento, di impianti sanitari moderni. Io ho visto recentemente l'ospedale del Policlinico di Roma, dalle corsie fino ai sotterranei, dalla distribuzione dell'acqua alle tubature per i servizi agli impianti sanitari, al funzionamento delle cucine, e via dicendo. Onorevole sottosegretario di Stato, inquadrare nelle vostre cure questa di una visita ai nostri istituti ospitalieri.

È necessario provvedere perchè i nostri istituti siano messi nelle migliori condizioni per poter adempiere al dovere dell'assistenza della società verso i suoi figli, che sono costretti ad essere ricoverati. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Queste interrogazioni sono esaurite.

Domani due sedute alle ore 10 e alle ore 15.

La seduta termina alle 20.50.

*Ordine del giorno per le sedute di domani.*

*Alle ore 10.*

*Discussione dei disegni di legge:*

1. Modificazioni alla competenza dei pretori e dei conciliatori. (*Urgenza*). (1442)

2. Provvedimenti straordinari per l'abitato di Corato in dipendenza dei danni prodotti dal rigurgito delle acque sotterranee. (*Urgenza*). (1486)

3. Conversione in legge del Regio decreto 22 gennaio 1920, n. 52, che modifica l'articolo 32 del decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 304, relativo alla istituzione di un Ente autonomo per la costruzione e l'esercizio del porto di Ostia Nuova e della ferrovia di allacciamento e proposta di emendamento alla modificazione apportata dallo stesso Regio decreto 22 gennaio 1920. (1334)

4. Partecipazione ufficiale dell'Italia all'esposizione commemorativa della indipendenza



del Brasile che avrà luogo a Rio Janeiro dal settembre al novembre 1922. (*Approvato dal Senato*). (*Urgenza*). (1489)

5. Disposizioni relative al domicilio di soccorso ed al funzionamento del Consiglio superiore di assistenza e beneficenza pubblica. (918)

6. Conversione in legge del Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 1910, relativo al pareggio dei bilanci delle istituzioni pubbliche di beneficenza, di ricovero o di cura. (913)

7. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Morgari, per diffamazione a mezzo della stampa. (434)

8. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Morgari, per diffamazione e ingiurie a mezzo della stampa. (435)

9. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Morgari, per diffamazione a mezzo della stampa. (437)

10. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Morgari, per diffamazione e ingiurie a mezzo della stampa. (637)

11. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Maestri per lesioni personali volontarie. (762)

12. Domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro il deputato Baglioni per i reati d'istigazione a delinquere e contravvenzione all'articolo 2 del decreto prefettizio 2 maggio 1920 e all'articolo 1 della legge di pubblica sicurezza. (776)

*Alle ore 15.*

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento delle seguenti proposte di legge:

del deputato Lucci sullo scioglimento dei Consigli comunali e provinciali in modifica del-

l'articolo 323 della legge comunale e provinciale;

del deputato Lombardi Nicola per costituzione in comune autonomo delle frazioni di Sellia Marina e di Uria.

*Seguito della discussione dei disegni di legge:*

3. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922. (375-375-bis)

4. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923. (1008-1008-bis)

5. *Votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:*

Provvedimenti sui buoni del tesoro. (1330)

*Discussione dei disegni di legge:*

6. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922. (369-369-bis)

7. Stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923. (1002)

*Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia*

PROF. T. TRINCHERI.

Roma, 1922 — Tip. della Camera dei Deputati

