

CLXXX.

1^a TORNATA DI SABATO 15 LUGLIO 1922

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE PIETRAVALLE.

INDICE.

	Pag.
Disegni di legge (Discussione):	
Autorizzazione della spesa di 50 milioni per opere stradali straordinarie:	
RENDA	8161-63
RICCIO, <i>ministro</i>	8162-65-74-77-79-80-83-84
FARANDA, <i>relatore</i>	8162-73-80
COCCO-ORTU	8163
CUTRUFELLI, <i>relatore</i>	8163-71
SENSI	8164
TONELLO	8164
AMATUCCI	8166-85
CAO	8170
UBERTI	8170
VISCO	8171
MODIGLIANI	8172-76-78-81-82-84
GRONCHI	8181
DEGNI	8183
Conversione in legge di un Regio decreto portante provvedimenti a favore delle aziende esercenti i servizi pubblici di trasporto:	
GRONCHI	8185
BALDESI	8185

La seduta comincia alle 10.

CAPPELLERI, *segretario*, legge il processo verbale della tornata antimeridiana di ieri.

(È approvato).

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 50 milioni, per opere stradali straordinarie.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 50 milioni per opere stradali straordinarie.

Si dia lettura del disegno di legge.

CAPPELLERI, *segretario*, legge: (V. Stampato n. 1669-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Renda.

RENDA. Onorevoli colleghi, ho ragione di compiacermi per questa legge che cerca di provvedere ai mezzi per opere di grande urgenza, di suprema necessità specialmente per noi meridionali. Soltanto ho la impressione (e domando perciò schiarimenti all'onorevole ministro) che i fondi siano molto esigui e insufficienti per i bisogni.

È noto, specialmente riguardo alla nostra regione calabrese, che le opere a cui si deve provvedere con questa legge sono affidate ad enti autonomi costituiti nelle provincie di Calabria.

Senonchè questi enti autonomi, che dovrebbero pure disimpegnare una funzione di tanta importanza per noi, sono sforniti dei mezzi necessari allo scopo cui sono destinati.

L'onorevole ministro conosce i vivissimi voti delle rappresentanze calabresi, e specialmente del Consiglio provinciale di Catanzaro, e le richieste dell'Ente autonomo di Catanzaro.

È stato dimostrato come, per potere provvedere alle necessità impellenti delle nostre regioni, occorrono indispensabilmente per l'ente autonomo di Catanzaro 55 milioni. Se non si daranno questi fondi, l'ente autonomo colà costituito rappresenta una vera delusione perchè da una parte è un duplicato di un ufficio che già esisteva, e dall'altra, mancando di mezzi, non può provvedere allo scopo cui è destinato.

Molte altre necessità sono state ancora sottoposte all'attenzione dell'onorevole ministro intorno alle comunicazioni stradali,

e ad altri problemi di grande urgenza per la viabilità in quelle regioni.

A proposito di questa legge, desidero rivolgere preghiera all'onorevole ministro, e spero di avere risposta confortante, sul modo come potrà provvedersi a questo nostro urgente e grande bisogno.

Comprendo che si potranno obiettare le ristrettezze del bilancio, ma osservo subito che per altre occasioni, e per altre regioni, molte centinaia di milioni si spendono, mentre per la regione calabrese non si provvede mai.

Eppure la regione calabrese è prima nei sacrifici, prima nel rispondere all'appello di ogni bisogno della patria, e le sue grandi esigenze sono non trascurabili.

La viabilità rappresenta uno dei problemi più gravi del nostro paese, uno dei bisogni improrogabili, una delle necessità superiori di urgenza e di vita.

È giustizia che lo Stato provveda ai fondi necessari perchè questo bisogno di tanta improrogabile urgenza non venga più oltre trascurato, e specialmente perchè si dia un contenuto operoso, un contenuto di vita salda a quegli enti autonomi che sono stati creati con tanta speranza, ed ora vivono di vita magra e stentata senza poter far fronte nemmeno ai bisogni minimi e più urgenti della nostra regione. (*Approvazioni*).

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

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici.* Riconosco col collega Renda che la somma di 50 milioni, divisa in cinque esercizi, non è una gran cosa, ma se l'onorevole Renda avesse saputo quanti sforzi si son dovuti fare sia dalla Commissione per i lavori pubblici, sia da me, per avere in questa circostanza i 50 milioni, se avesse saputo ciò, probabilmente non avrebbe chiesto l'aumento che, lo assicuro, proprio in questo momento non è possibile chiedere al Tesoro.

Comprendo i bisogni urgenti della Calabria, ne parliamo lungamente in occasione del bilancio dei lavori pubblici; ma tutto quello che si poteva fare nei limiti delle disponibilità del bilancio tutto venne fatto, tenendo in gran conto le condizioni della Calabria, specialmente in materia di viabilità, perchè veramente quella regione così montuosa, attraversata dall'Appennino, franosa come è, richiede il concorso attivo e operoso del ministro dei lavori pubblici.

Nei limiti della disponibilità, assicuro farò il possibile per la Calabria, ma non posso dare altro affidamento all'onorevole Renda, che prego di votare questo progetto di legge che, lo ripeto, rappresenta il massimo sforzo possibile che nelle circostanze attuali può fare il Tesoro.

Quando l'onorevole Renda considera che nella settimana passata abbiamo votato 56 milioni per lavori pubblici straordinari, e che adesso ne votiamo 50 per opere stradali, comprende che sforzo maggiore di questo non si può fare.

Nella distribuzione delle somme che si trovano in bilancio terrò grandissimo conto dei bisogni della Calabria. Vorrei che l'onorevole Renda si contentasse di queste dichiarazioni.

FARANDA, relatore. Chiedo di parlare. **PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

FARANDA, relatore. Anch'io, a nome della Commissione, debbo rivolgere una preghiera all'onorevole Renda e ai colleghi tutti. Qui non si tratta di una legge che tenti di risolvere il complesso problema stradale, nè tampoco si occupa della Basilicata o della Calabria, che hanno le loro leggi speciali; si tratta di provvedere ai bisogni impellenti per l'allacciamento di alcuni comuni isolati, e a questo tende il progetto di cui stiamo discutendo.

È inutile dirvi che i 18 milioni proposti sono assolutamente inadeguati al fine. È però importante il fatto che è la prima volta che si presenta un progetto di legge che tenta di provvedere solamente alle strade per comuni isolati, compresi nella legge 15 luglio 1906 limitandoli a quelli di cui si siano iniziati i lavori, e non si sono potuti proseguire per mancanza di fondi.

Comprendo che se il Tesoro desse altri fondi per altre opere stradali chieste dagli onorevoli colleghi, sarebbe bene, ma stornare un centesimo dalla scarsa somma dei 18 milioni a noi sembra impossibile.

Similmente per le strade provinciali di serie abbiamo cercato di limitarci a quelle che toccano comuni isolati; non era possibile provvedere con 20 milioni a tutte le strade provinciali di serie per cui completamente occorrono ben 600 milioni.

I provvedimenti contenuti in questa legge non sono che piccola cosa, ma per questo non conviene toccarne il meccanismo finanziario, e a nome della Commissione invito i colleghi a non voler chiedere delle modifiche.

La vostra Commissione è d'accordo che bisogna invece premere sul ministro del tesoro e su quello dei lavori pubblici perchè siano assegnati maggiori fondi per strade.

La Camera inoltre dovrebbe avere il coraggio di fare un attento esame sul bilancio dei lavori pubblici per dire quali sono le opere utili e necessarie e quali non utili e non necessarie. Il ministro non può farlo, il ministro deve sentire l'influenza della Camera. La Camera deve dire se un porto o un canale navigabile siano necessari o no.

TONELLO. Il Governo deve avere un proprio indirizzo.

FARANDÁ, *relatore*. Il Governo deve sentire la nostra voce, e deve stabilire quali sono le opere veramente necessarie, quali opere siano veramente utili, quali improrogabili, e quali non improrogabili. Ora il problema più arduo è quello di dare a un comune la sua strada quando non ne abbia, perciò insistiamo perchè questa legge non subisca modifiche.

COCCO-ORTU. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COCCO-ORTU. Non mi indugio nella discussione generale. Dirò due sole parole allo scopo di fare una speciale raccomandazione al ministro dei lavori pubblici. Vi sono due provincie, le quali e lo ha ricordato indicandole tra altre l'onorevole Faranda, nelle quali molti comuni isolati attendono le strade promesse e che sono prive d'ogni mezzo di comunicazione.

Tale inconveniente è molto più grave nell'Isola, che non in altre contrade, per le grandi distanze di esse dalle grandi vie di comunicazione. Raccomando al ministro che nell'assegnare e ripartire le somme che oggi votiamo, non accada come altre volte che la Sardegna sia trascurata.

RENDA. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RENDA. Con le mie osservazioni non intendevo disapprovare l'attuale progetto di legge, nè di stornare le somme in esso stabilite.

Prendevo occasione da questa discussione per rivolgere preghiera al ministro, allo scopo di poter dare i fondi ai nostri enti autonomi, e provvedere al grande bisogno stradale che affligge la nostra regione calabrese.

Mi rincresce di non potermi dichiarare soddisfatto della risposta dell'onorevole mi-

nistro, e devo insistere nel rilevare che questi bisogni per la regione calabrese sono di una importanza essenziale e di un'urgenza improrogabile, e che i mezzi adottati finora per risolvere questi grandi problemi, senza i fondi corrispondenti, sono mezzi irrisori e insodisfacenti.

Gli enti autonomi hanno un personale che esercita una certa attività apparente, ma, in definitiva, non produce nessun beneficio per la risoluzione del problema stradale.

Ora non è giusto che una regione così importante che necessita delle comunicazioni in modo improrogabile, sia abbandonata; nè le ragioni del Tesoro mi sembrano sufficienti perchè per altri bisogni di minore urgenza e necessità si trovano i fondi, e non è giusto che non si trovino per questo problema.

Sono giuste le doglianze che la Calabria, sia sempre negletta, e deve purtroppo ritenersi che queste doglianze fondate e dolorose corrispondano a realtà. Io speravo di potere avere dall'onorevole ministro un affidamento che in avvenire si sarebbe in qualche modo provveduto.

Il ministro non mi ha potuto dare nemmeno questo affidamento, e non posso quindi dichiarare di essere soddisfatto.

CUTRUFELLI, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CUTRUFELLI, *relatore*. L'aver detto che i fondi sono insufficienti, è piccola cosa. Ho voluto studiare il problema ed ho accertato che nella sola provincia di Genova vi sono 30 comuni che mancano assolutamente di qualsiasi via di comunicazione. Sono quindi 30 strade per costruire le quali occorrono più e non meno dei 50 milioni che dà il presente disegno di legge.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Non bastano.

CUTRUFELLI, *relatore*. A prescindere un momento dalla provincia di Genova, che come le provincie di Messina, di Cagliari e molte altre, ha i maggiori bisogni, posso affermare, e l'onorevole ministro lo sa, che attualmente negli uffici della Direzione generale di ponti e strade vi sono una cinquantina di progetti che sono venuti dai comuni ai quali fin'oggi è stato detto: «non vi possiamo aiutare perchè non avete presentato i progetti».

Ed ora che questi progetti i comuni, con sacrificii enormi, hanno fatto, ora dovremmo dire ad essi: «non ci sono i

fondi». Ma onorevoli colleghi, non è lecito scherzare con la disperazione; la Camera prima di qualsiasi altra spesa deve provvedere a queste necessità urgentissime.

Ha ragione l'onorevole Renda quando dice che la Calabria ha grandi bisogni, ma egli comprenderà che tutto in una volta non si può fare. Se fosse stato presente pochi giorni fa, quando si discusse il disegno di legge n. 1502, avrebbe visto che in questi ultimi anni (bisogna riconoscerlo perchè è un conforto per noi) la Nazione ha fatto qualche cosa anche per la trascurata Calabria.

Quanto agli emendamenti che tendono ad ottenere piccoli vantaggi locali, ho il dovere di dichiarare che riconosco la necessità delle richieste, ma invito i colleghi a voler tener presente che fra comuni che hanno strade disagiate e troppo lunghe e comuni che non ne hanno affatto, una differenziazione si deve necessariamente ammettere.

Ma vi è di più.

Noi in Italia abbiamo affrontato il problema stradale in condizioni disagevolissime perchè costruire una strada tra noi non è come costruirla in Francia. Da noi le strade costano immensamente. Abbiamo fatto tutto ciò che si poteva fare. Il torto nostro è solo di avere affrontati troppo problemi e di averne risolti pochi; di aver speso molto danaro che non dà il rendimento che deve dare all'economia nazionale. In una strada per la quale il Governo ha erogato venti milioni, in quaranta anni, manca un ponte, manca un tronco intermedio.

Ebbene, onorevoli colleghi, in questo caso, i venti milioni spesi non danno nessun rendimento all'economia nazionale. Da ciò sorge la necessità assoluta di fare urgentemente i lavori residui che con poca ulteriore spesa daranno all'economia nazionale il reddito di tutti i milioni erogati finora.

Per quanto precede sento il dovere di invitare i colleghi a porre molta attenzione a questo problema. La sua soluzione richiede certamente somme maggiori. Ma la Commissione dei lavori pubblici, che aveva dapprima chiesto duecentocinquanta milioni, ha dovuto lottare col ministro del tesoro per averne appena cinquanta.

La Commissione dei lavori pubblici ha accettato perchè si trovò nella dura necessità di prendere i cinquanta milioni o di non prendere nulla; ma ha fatto allora

e fa oggi viva istanza al Governo perchè voglia integrare questi fondi, non soltanto per contentare i paesi che hanno bisogno, ma per risolvere il problema in modo che risponda alle esigenze di una bene intesa economia nazionale.

Per tali ragioni non è possibile distogliere nessuna quota, sia pure minima, dai fondi stanziati, ed io invito la Camera di approvare la legge, così come il Governo la presentò, e come la Commissione dei lavori pubblici ebbe ad emendarla.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sensi.

SENSI. Ho chiesto di parlare per esprimere consenso alle dichiarazioni del collega onorevole Cutrufelli e per associarmi alle osservazioni del collega onorevole Renda che non significano opposizione alla approvazione di questo progetto di legge che è giustissimo e che merita tutta la considerazione della Camera, ma che rilevano che il fondo stanziato apparisce inadeguato.

Mi associo alla preghiera del collega onorevole Renda, perchè l'onorevole ministro trovi modo di fare qualche cosa per assicurare la vita di questi enti autonomi della Calabria.

L'onorevole ministro sa che col 30 giugno per le provincie di Cosenza e Catanzaro sono completamente esauriti i fondi dati per la prosecuzione di quei piani stradali approvati da decenni. Perciò chiedo che l'onorevole ministro, anche nella parte straordinaria del bilancio, trovi modo di dare quel finanziamento che è necessario per far sì che questi enti stradali non siano completamente aboliti.

Prego quindi il ministro di voler presentare subito alla Camera un progettino di legge che possa dare questi modesti fondi necessari alla regione calabrese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tonello.

TONELLO. Gli emendamenti presentati e le critiche portate da varie parti della Camera per l'insufficienza delle somme stanziati e per il modo col quale sono distribuiti i lavori, dimostrano chiaramente lo stato di disordine in cui si trova il nostro paese allorchè si tratta di stabilire la bontà di un servizio pubblico quale è quello della costruzione delle strade.

Ora noi non ci meravigliamo di questo.

Ad ogni crisi di Ministero si scelgono i ministri che non hanno un programma chiaro e preciso e non possono avere nei

singoli dicasteri cognizione perfetta dei bisogni del paese.

Ecco perchè, onorevoli colleghi, quasi tutti i lavori pubblici sono frutto o di speculazione elettorale o di speciali favori ai determinati deputati o a determinati gruppi, e questi lavori pubblici non rispondono sempre alle vere necessità del nostro paese.

Per quanto nuove proposte di pubblici lavori voi facciate, onorevole Riccio, sentirete sempre le stesse lamentele in quantochè io credo che manchino nel nostro paese questi uffici tecnici...

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Non sono gli uffici tecnici che mancano, sono i fondi! (*Commenti*).

TONELLO. Occorre una linea di fabbisogno generale: siamo d'accordo. Ma questa non può venire soltanto da una veduta comprensiva che un ministro può avere, ma soprattutto da informazioni continue che nei determinati uffici ci devono pur essere. Ogni ministro quando entra al proprio ufficio è uno sperduto nel buio: bisogna che si affidi ai suoi antecessori.

Ora di tutto questo noi non diamo la colpa all'onorevole Riccio. Certo è che alle varie richieste fatte dalla Camera durante la discussione dei lavori pubblici egli si mostrò a parole molto generoso, promise a destra e a sinistra, distribuendo fiumi a tutti coloro che avevano la bocca arsa, ed oggi che siamo alla resa dei conti ecco che egli è costretto, anche lui, malgrado la sua generosità a parole, a dire che il Governo non può fare di più.

Onorevole Riccio, ponetevi bene in mente voi che siete un vecchio parlamentare e dovrete avere esperienza molto superiore alla mia che sono quasi nuovo alla vita pubblica, che così non si può andare avanti. Se accontenterete anche in parte le nuove richieste, ne avrete sempre di nuove.

Ora io non posso augurarvi di rimanere tanto a quel posto, perchè io desidero che vi sia presto la crisi che liberi il Paese da un Ministero che lascia l'Italia nella guerra civile e nelle stragi sanguinose. (*Commenti*).

Ma se voi dovete rimanere a quel posto, cercate di fare un piano organico di lavori pubblici per il nostro Paese; cercate che non si sciupino i fondi dove la necessità non preme, e invece si diano dove questi lavori pubblici sono anche una questione di civiltà e di progresso.

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

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Io non credevo veramente che questo modesto progetto per urgenti lavori stradali dovesse originare così aspre censure ed assurgere nientemeno all'importanza di una discussione politica.

La verità è questa, onorevole Tonello, che nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, non solo io non feci molte promesse, ma anzi molte volte dissi che alcuni lavori, pur necessari, non si potevano compiere per le esigenze del bilancio.

Dissi allora che, a parer mio, per due importanti servizi occorrevo principalmente nuovi fondi, per le bonifiche e per le strade, e che il ministro del tesoro ed io avremmo fatto il possibile, avremmo concentrato i nostri sforzi per trovare nuovi fondi per questi servizi.

Ecco che viene un progetto che cerca di soddisfare, nei limiti consentiti dal bilancio, ad uno di questi bisogni: lo soddisfa parzialmente, lo soddisfa certo in modo incompleto, ma le condizioni del bilancio sono tali che non si può fare di più.

Anzi, onorevole Tonello, io credo che questo sia uno dei pochi progetti, meno per merito mio che per merito della Commissione, si presenti compilato con criteri organici, guardando principalmente meno a fare le strade nuove che a completare quelle che sono cominciate, meno a creare nuove strade provinciali e nazionali che ad esaurire quelle precedentemente esistenti, mettendosi per programma all'allacciamento dei comuni isolati. In materia stradale pochi progetti di lavori sono venuti innanzi alla Camera con tale criterio organico come quello che si presenta adesso.

Io domando francamente: che cosa si vuole di più dal ministro dei lavori pubblici? Evidentemente si vogliono altri danari; ma non è il ministro dei lavori pubblici che può rispondere a questa richiesta. Considerate la situazione attuale, e considerate, onorevoli colleghi, che, se innanzi all'altro ramo del Parlamento innanzi alla pubblica opinione, si notasse la presentazione contemporanea di un progetto per 56 milioni votati la settimana scorsa, e di questo per opere stradali, il cui stanziamento di 50 milioni fosse straordinariamente aumentato, l'impressione sarebbe sfavorevole in un momento di gravità come l'attuale, mostreremmo che non abbiamo la coscienza delle condizioni del nostro bilancio e che leggermente intendiamo spendere al di là di quello che è possibile.

Accontentiamoci di questo; date il vostro suffragio a questo progetto, che vi ripeto, non per merito mio, ma per merito specialmente della Commissione, si presenta con linee organiche chiare, nette e precise. Certamente esso è insufficiente, ed hanno ragione in questo gli onorevoli deputati calabresi; è insufficiente anche per quello che riguarda altre regioni; ma per il momento occorre contentarsi di questo, e in seguito, sia per la Calabria, sia per la Sardegna, come per le altre regioni, si vedrà quello che sarà possibile fare.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procediamo all'esame degli articoli.

Art. 1.

« È autorizzata la spesa straordinaria di lire 50 milioni per opere stradali, da iscriversi nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici, ripartita nel modo seguente:

1°) costruzione di strade provinciali comprese negli elenchi di cui alle leggi 30 maggio 1875, n. 2521, e 23 luglio 1881 n. 333, e concorso dello Stato per le strade stesse eseguite dalle provincie con preferenza a quelle interessanti comuni isolati, lire 20 milioni;

2°) costruzione e ricostruzione di strade comunali rotabili o mulattiere per allacciare alla esistente rete stradale i comuni attualmente isolati con preferenza alle strade già iniziate, lire 18,000,000;

3°) sistemazione e miglioramento:

a) di fondi e strade nazionali, lire 3,500,000;

b) di Regie trazzere, lire 1,500,00.

4°) Lavori di riparazione di strade nazionali resisi necessari in conseguenza di alluvioni, piene e frane, lire 2,000,000;

5°) sussidi per opere di difesa degli abitati e delle opere stradali provinciali, comunali e consortili contro le frane, ecc., (legge 30 giugno 1904, n. 293).

Concorso dello Stato nella costruzione di ponti sulle strade provinciali e comunali, ecc., nelle provincie meridionali continentali e nelle isole (decreti luogotenenziali 4 ottobre 1917, n. 1679 e 30 giugno 1918, n. 1019, lire 5,000,000).

A questo articolo ha presentato vari emendamenti l'onorevole Amatucci; e poiché sono collegati fra di loro, credo oppor-

tuno che egli li svolga tutti contemporaneamente.

Gli emendamenti dell'onorevole Amatucci sono i seguenti:

« *Modificare la spesa n. 1. da:* lire 20 milioni *a:* lire 19 milioni, *e quella n. 2 da:* lire 18 milioni *a:* lire 17 milioni.

« *N. 2, dopo le parole:* attualmente isolati, *aggiungere:* e di strade comunali obbligatorie di cui nelle leggi 30 agosto 1868 n. 4613, 19 luglio 1894, n. 338 in relazione agli articoli 35 della legge 20 giugno 1906 n. 255 e 2 decreto luogotenenziale 4 ottobre 1917 n. 1679 ».

Questo emendamento è firmato anche dagli onorevoli Bianchi Carlo, Mazzarella, Buonocore, Baviera, Bonardi, Mancini Augusto, Quilico, Canepa, Siciliani, Mininni.

« *N. 2 dopo le parole:* strade già iniziate *aggiungere:* e quelli che abbreviano il percorso in comuni contermini di due terzi, purchè costruite entro i termini di cui al seguente articolo 3 ».

« *Nell'ultimo comma, dopo le parole:* e nelle isole, *aggiungere:* con preferenza a quelle opere, comunque, già sussidiate, i cui lavori sono iniziati e servono a congiungere direttamente due o più centri abitati ».

Questo emendamento è firmato anche dagli onorevoli Bianchi Carlo, Mazzarella, Buonocore, Bonardi, Mancini Augusto, Quilico, Baviera, Canepa, Siciliani, Cappa Innocenzo.

« *In corrispondenza della modifica della spesa di cui al n. 1 aggiungere:* 6°) per lavori occorrenti alla costruzione della strada da Val-lata all'innesto della provinciale Savignano-Candela nei pressi del torrente Caloggio in provincia di Avellino, che si dichiara nazionale, lire 2,000,000 ».

L'onorevole Amatucci ha facoltà di svolgere i suoi emendamenti.

AMATUCCI. Onorevoli colleghi, dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro, che è d'accordo con la Commissione, ho poca speranza per i miei emendamenti, tanto più che si è detto che non trattasi di un progetto di indole generale, sibbene di un progetto di indole speciale e riguardante determinate strade, le quali non si sono potute completare per difetto di fondi.

Queste dichiarazioni, adunque, che l'onorevole ministro ha fatto, d'accordo con la Commissione, pur facendomi nutrire poca speranza che la Camera possa approvare tali emendamenti, non può non farmi com-

piere il mio dovere ed esaminare gli emendamenti stessi nella fiducia che per lo meno la Camera approvi qualcuno di essi.

Ho chiesto che fosse ridotta la spesa di cui al n. 1 e al n. 2 dell'articolo 1 rispettivamente da 20 milioni a 19 milioni e da 18 milioni a 17 milioni, per dare i 2 milioni che sopravanzano alla costruzione di un'altra strada in provincia di Avellino.

La strada di cui parlo ha già ottenuto l'approvazione da parte di questa Camera nella passata legislatura. Una proposta del Ministero dei lavori pubblici, sulla quale dette parere conforme la Giunta generale del bilancio, diceva che la strada, di cui io parlo nel mio emendamento, era strada che bisognava dichiarare nazionale e che bisognava immediatamente costruire, perchè era importantissima e riguardava l'interesse di tre provincie.

E poichè la mia parola non può avere nessuna autorità, mi permetto di leggere qualche periodo di quelle relazioni, per dimostrare che la mia proposta ha un interesse generale, che pure deve essere temperato coll'interesse delle altre regioni. È necessario che faccia prima notare, onorevoli colleghi, e richiamo su quanto dico l'attenzione del ministro, che la provincia di Avellino nella famosa distribuzione dei 100 milioni per la disoccupazione, non ha avuto quello che le spettava.

Non parlo dei comuni, per cui potrei avere simpatie e per i quali si potrebbe dire che parlo per ragioni elettorali, ma parlo dell'unico comune socialista della provincia di Avellino, amministrato da una amministrazione per quanto avversaria per tanto retta: quello di Solofra.

Questo comune, designato al ministro, come l'unico centro vero e proprio di disoccupazione preoccupante in Irpinia, fino al punto che il Governo ha dovuto pagare parecchie decine di migliaia di lire per i disoccupati, per i lavori della disoccupazione non ha avuto un centesimo, onorevole ministro, mentre ad altri comuni, che non avevano interessi gravi e preoccupanti, si sono date parecchie decine di migliaia di lire!

La provincia di Avellino, adunque, non ha avuto quello che doveva avere ed ora, se insisto per poter ottenere qualche cosa è perchè gli interessi di quella provincia siano eguagliati, per lo meno, in parte, a quelli delle altre provincie, specie viciniori.

Ciò premesso, è bene ricordare quello che diceva il ministro del tempo, onore-

vole Pantano a proposito della costruenda proposta strada. Egli, difatti, diceva:

«Dagli enti locali interessati, tra i quali l'amministrazione provinciale di Avellino, è stata prospettata l'importanza economica di una strada da Savignano alla stazione ferroviaria di Candela, attraverso la valle del torrente Calaggio, centro fertile di una regione di circa 40 mila ettari di estensione, sprovvista di comunicazioni.

«Tale strada verrebbe a facilitare, attraverso l'Appennino, il traffico tra questa parte della provincia di Avellino e la provincia di Potenza, nonchè parte di quella di Foggia, allacciandosi all'esistente rete della strada nazionale».

E la Giunta generale del bilancio soggiungeva a proposito: «Il disegno di legge n. 242, quello di cui ho parlato, dichiara nazionale la costruenda strada di Vallata all'innesto della provinciale Sivignano-Candela nei pressi del torrente Calaggio, nonchè il tratto esistente di detta provinciale, dal detto innesto alla stazione ferroviaria di Candela-Avellino. E con questo provvedimento si risponderà a un giusto desiderio esposto dalle popolazioni interessate che vedranno messi in valore i terreni in contrade ubertose».

Orbene, onorevole ministro, dopo le dichiarazioni testè fatte ella mi dirà, con la consueta cortesia, che riconosce che la proposta strada è indispensabile necessaria, e ne comprende l'importanza, ma che non ha i fondi, e che io, piuttosto che rivolgere a lei queste mie modeste parole, dovrei rivolgerle invece al ministro del tesoro.

Ed allora a me non resta, se il mio emendamento non sarà accettato dal Governo e dalla Commissione, che di esprimere l'augurio ed il voto che ella, onorevole Riccio, che è meridionale, e fa onore veramente al nostro Mezzogiorno —, compresa l'importanza della mia richiesta, voglia darmi, per lo meno, un affidamento tale, per cui si possa rimanere tranquilli che nel progetto delle nazionali, che dovrà essere esaminato dal Parlamento, sarà tenuto conto del voto vivissimo di queste tre provincie, le quali non desiderano altro che di avere la parte che loro spetta nei benefici che il Governo elargisce alle popolazioni d'Italia.

Quindi se il Governo non accetterà il mio emendamento, aspetto dal Governo stesso e dalla Commissione una dichiarazione rassicurante, pronto, occorrendo, a

cambiare il mio emendamento in una fervida raccomandazione. (*Commenti*).

In ordine poi al secondo emendamento, mi permetto di insistervi. È vero che esso troverà nelle parole dell'onorevole ministro ed in quelle della Commissione l'identica risposta che troverà l'emendamento testè svolto, ma io debbo richiamare su ciò l'attenzione della Camera.

Innanzitutto debbo far notare che se è vero che i fondi stanziati in questo disegno di legge sono tali che non consentono di poter dare una maggiore estensione al detto disegno di legge, è vero pure, come l'onorevole ministro, la Commissione e la Camera ricordano, che con progetti precedenti già approvati, si sono stanziati per le stesse cause parecchi altri milioni — circa dodici milioni.

Ora, se a quei dodici milioni si aggiungono anche quelli del progetto che oggi discutiamo, si può bene allargare la portata del progetto stesso ed accogliere il mio secondo emendamento, il quale mi sembra che non abbia poi una importanza finanziaria così grave da far naufragare le nobilissime ragioni che hanno potuto animare il progetto stesso.

La Camera sa che, in virtù della legge del 1868, furono dichiarate obbligatorie parecchie strade comunali che venivano classificate nell'articolo primo di quella legge. E furono quelle che sono necessarie per porre in comunicazione il maggior centro di popolazione di un comune col capoluogo dei rispettivi circondari; quelle che sono necessarie per mettere in comunicazione i maggiori centri di popolazione con le ferrovie, quelle che devono servire a mettere in comunicazione le frazioni importanti di un comune.

A queste ultime strade dell'articolo 1 della legge del 1868 è stato provveduto con leggi speciali, quindi non resta che a provvedere ad alcune strade del Mezzogiorno di cui nel primo comma dell'articolo stesso, che fu sospeso in virtù della legge 19 luglio 1894, n. 388, e che poi fu richiamato in vigore con l'articolo 35 della legge delle Calabrie del 25 giugno 1906, n. 255, che fu estesa infine alle provincie di Avellino, Benevento, Campobasso, Chieti e Teramo, con provvedimento luogotenenziale del 4 ottobre 1917, n. 1679.

Ora, io domando: se è vero che è giusto preoccuparsi che vi sono ancora delle strade provinciali di serie, che mancano di qualche ponte, sicchè la strada non può essere per-

corsa perchè occorre, attraverso questi ponti, congiungerne i due tratti, è pure giusto preoccuparsi che vi sono nell'Italia del Mezzogiorno, e soprattutto nelle provincie di Avellino, di Benevento, di Campobasso, di Chieti e di Teramo, pochissime strade comunali, in queste stesse condizioni, e per cui, ripeto, l'importanza finanziaria della spesa non è quella che possa dare un fine di non ricevere alla mia proposta?

Vi sono delle strade che sono costruite in parte, e che hanno bisogno appunto di essere completate e sistemate definitivamente e per cui non si comprende perchè non si provveda con questo disegno di legge...

CUTRUFELLI, *relatore*. Ma si provvede già con la legge...

AMATUCCI. No, con questa legge non si provvede...

CUTRUFELLI, *relatore*. Ma con la precedente...

AMATUCCI. Quella precedente a questa neppure vi provvede.

L'interruzione dell'onorevole Cutrufelli è fondata su di un equivoco, perchè quando io parlo della legge del 1868, egli mi insegna, che parlo di strade comunali già iscritte negli elenchi debitamente approvati e che per invocare i benefici dell'articolo 35 della legge del 1906 sulle Calabrie, estesa per le provincie che vi ho accennato, debbono trovarsi in condizioni di avere già iniziati, comunque, i lavori alla pubblicazione della legge del 1894, e poscia interrotti.

Quindi si tratta di strade che debbono essere ultimate. Col disegno di legge che oggi dobbiamo approvare e con quello che già abbiamo approvato, a queste strade non si provvede.

Si provvede invece alle strade provinciali così dette di serie, di cui nella legge del 1869, riprodotte in quelle del 1879 e del 1881, ma non si provvede, ripeto, alle strade comunali obbligatorie.

Ora, io vi domando, perchè se vi sono delle regioni le quali si trovano per le loro strade comunali nelle stesse condizioni in cui si può trovare un'altra nobilissima regione qual'è quella che s'è accennato, cioè quella di Genova, per le strade provinciali di serie —, non debbasi con una spesa lieve, estendere i benefici di questo disegno di legge a queste strade, e si debba permettere ancora che su queste strade comunali nascano le erbe, indice dell'abbandono di

ogni cura da parte del Governo, a favore del Mezzogiorno, al quale si fanno sempre inni e non si dà mai niente? (*Approvazioni — Rumori*).

I tempi delle parole per noi sono finiti!

Noi dobbiamo compiere verso le nostre popolazioni tutto il nostro dovere e chiedere che con noi lo compia il Governo, perchè oramai, non siamo disposti più a venire qui a votare per esso, senza veder mai soddisfatte le nostre richieste! (*Rumori*).

Col secondo emendamento, poi, si propone che siano sussidiate le strade le quali abbrevino il percorso fra comuni con termini.

Il principio è già stato accolto dalla legge per le strade di accesso alle ferrovie agli approdi, e si è detto che si può costruire una nuova strada di accesso, quando si abbrevia la via di due terzi. Vi sono le provincie di Avellino, Benevento, Campobasso, Chieti e Teramo — e cito sempre queste provincie non soltanto perchè sono provincie a me care, d'altronde ve ne sono anche di care all'onorevole ministro, ma perchè una legge ha riconosciuto le condizioni disastrose, nelle quali esse si trovano —; vi sono, dicevo, queste provincie, che hanno parecchi comuni, lontani da altri comuni contermini, capoluogo di mandamento o di circondario, nientemeno che per decine e decine di chilometri —: perchè non beneficiarle di quanto oggi il disegno di legge propone?

Si dice: non vi sono i fondi sufficienti. Ebbene, col mio emendamento ho indicati anche i termini per iniziare e completare i lavori, in modo che così non ci sarà tempo per poter spendere molto sui fondi stanziati. Ma, io dico, si è parlato di Genova e si è detto che quei comuni non hanno strade... (*Interruzione del deputato Modigliani*).

Una voce. Trenta!

CUTRUFELLI, *relatore*. Nessuna strada! Ne abbiamo parlato già! Se l'onorevole Modigliani non era presente io non ne ho colpa!

PRESIDENTE. Non facciamo conversazioni!

AMATUCCI. Orbene, quei comuni, a cui si accenna, si trovano nella stessa condizione, in cui ci troviamo noi. Hanno la strada, ma la vedono col cannocchiale. Ora questi per me sono comuni isolati.

L'onorevole Consiglio superiore per i lavori pubblici ha detto che comuni isolati

s'intendono quei comuni che non hanno addirittura strade, ma non ho potuto, attraverso quegli autorevoli pareri, comprendere che significa non avere addirittura strade. Un comune è sempre allacciato a un altro comune... (*Interruzioni*).

CAO. Non è sempre così!

AMATUCCI. Non credo che voi intendiate per comune isolato quel comune, il quale non ha la rotabile fino all'innesto del paese, o quel comune che, pur non avendo la rotabile sino all'innesto del paese, attraverso una mulattiera o un altro sentiero qualsiasi può allacciarsi ad una strada rotabile, perchè allora direste una cosa contraria al mio pensiero...

Ora, quando voi, onorevoli colleghi, vi trovate innanzi a comuni dai quali per andare al capoluogo del mandamento, si debbono percorrere cinquanta chilometri, mentre, beneficiandosi di quanto propongo, si può arrivarvi attraverso cinque o sei chilometri, se voi accettate il mio emendamento, voi potete rendere a questi comuni un segnalato servizio. potranno nel breve termine fissato dall'articolo 3 del disegno di legge costruire le vie di pochissimi chilometri, allacciarsi direttamente ai comuni contermini senza far percorrere trenta, quaranta, cinquanta chilometri per arrivare a detti comuni contermini più importanti, specie quando si tratta delle provincie alpestri che ho accennato, che non hanno nessun mezzo di comunicazione e nelle quali non so se le condizioni di oggi siano simili a quelle, che lasciarono i nostri avi.

E veniamo all'ultimo emendamento.

Ho presentato un emendamento all'ultimo comma dello stesso articolo 1, e che dice così:

« *Nell'ultimo comma, dopo le parole: e nelle isole, aggiungere: con preferenza a quelle opere, comunque, già sussidiate, i cui lavori sono iniziati e servono a congiungere direttamente due o più centri abitati* ».

Mi esprimo meglio con un esempio. Si è costruito un ponte su qualche fiume, per unire due comuni importanti ovvero un comune qualsiasi con un altro comune capoluogo.

Si è avuto prima della legge del 1917, anzi, dico meglio, del provvedimento legislativo del 1917, il concorso in base alla legge organica del 1865, cioè in base al famoso articolo 321, e cioè il 25 per cento quando si è cominciato a costruire il ponte.

E venuta la guerra, e non si è costruito niente più, ed ora si trova mezzo ponte, o

tre quarti di ponte costruito, e non si provvede ulteriormente per difetto di mezzi.

Si è venuti al Ministero e si è detto: beneficiateci dei provvedimenti di cui al decreto 1917.

No, si è risposto, perchè vi siete beneficiati dalla legge organica, e poichè avete avuto la virtù di far presto quest'opera pubblica e dovevate aspettare al 1917, e indovinare che veniva la guerra, e con essa i provvedimenti del 1917; voi non potete beneficiarvi del decreto del 1917 senza abolire il 25 per cento che non dovevate avere.

Ma allora aboliamo tutto, e dovremmo abolire noi stessi innanzi tutto!

Ora io domando: perchè questi comuni che sono stati sollecitati... (*Interruzioni — Commenti*).

PRESIDENTE. Continui, non raccolga le interruzioni, onorevole Amatucci!

AMATUCCI. Ora, perchè, onorevole ministro, non beneficiare questi comuni, che sono stati sollecitati? Almeno su questo emendamento spero che diate il vostro consenso autorevole, che, sono sicuro, porterà anche quello della Camera. E darete intanto con questo progetto di legge dei 50 milioni, una briciola ai comuni che si sono beneficiati solo della legge del 1865.

Col disegno di legge attuale si beneficiano solo tre provincie nobilissime, quanto le nostre, come ha detto il relatore, onorevole Faranda.

Ebbene, perchè voi, onorevole ministro, che dite che il Mezzogiorno è il vostro palpito, perchè voi oggi non date qualche piccola cosa anche alle nostre provincie del Mezzogiorno?

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cao.

CAO. Debbo pregare la Commissione e il ministro, il quale si è accordato con la Commissione, di voler rinunciare alla aggiunta introdotta al numero secondo dell'articolo 1º alla frase: « con preferenza alle strade già iniziate ».

Io non nego che qualche criterio analogo potrà essere seguito nella effettiva attribuzione della spesa a beneficio di questa o quella strada: ma introdurre nella legge un criterio assoluto di preferenza, non mi pare perfettamente giusto nè completamente saggio. Per le strade non iniziate si sono per anco create delle legittime aspettative, si sono fatte delle spese che non vanno rese inutili.

Faccio osservare che la inanità sociale e social-politica della legge è relativa soprattutto alle strade di allacciamento dei

comuni, o di accesso, per meglio dire, dei comuni isolati.

Queste strade sono prese in considerazione solo per la cifra di 18 milioni, sulla cifra complessiva di 50 milioni del disegno di legge. Ora, quando la erogazione di queste spese fosse anche coartata dalla frase terminale che si vuole aggiungere al numero due, troppi legittimi interessi, che si sono dirò così iperestizzati all'annuncio del disegno di legge, saranno delusi con malcontento generale e con senso profondo di ingiustizia assoluta.

Mi auguro che il ministro e la Commissione vorranno accogliere il mio invito.

UBERTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

UBERTI. Desidero chiedere all'onorevole ministro qualche preciso affidamento perchè nella spesa di 20 milioni, che viene impegnata per le strade provinciali di serie di cui alla legge del 1881, vengano inclusi anche i contributi governativi per i nuovi tronchi della strada Gardesana di cui il Ministero dei lavori pubblici ha già approvato il progetto. La strada Gardesana, una grande strada provinciale che senza l'ultimo tratto del vecchio confine a Riva costerà non meno di 15 milioni, è stata costruita già per oltre un terzo per la risoluta tenace volontà di quelle popolazioni, per l'operosa e audace iniziativa dell'amministrazione provinciale di Verona. Interrompere i lavori del tratto fino a Molcesine, non proseguirla fino a Riva non solo sarebbe una grave delusione per quelle popolazioni, che da questa nuova arteria si attendono un nuovo contributo alla rinascita e al progresso della riviera orientale del Garda, ma sarebbe pur anco interrompere un'opera grandiosa iniziata, e già in stato molto avanzato di esecuzione, con grave danno economico perchè si svalorizzerebbe la spesa già fatta. Ma rappresenta poi il mezzo di comunicazione della sponda veronese con Riva, quel collegamento cioè che, cadute le barriere politiche si rende non più ritardabile per svariate ragioni facilmente intuibili.

I due nuovi tronchi sono già stati approvati dal Ministero dei lavori pubblici in linea tecnica. Questo fece solo riserve per il contributo governativo, mancando disponibilità di impostazioni. Ora speso che l'onorevole ministro mi vorrà dare precisi affidamenti che nella cifra impegnata con la presente legge per le strade provinciali, saranno contemplati anche i contributi per i nuovi tronchi della strada Gardesana.

VISCO. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VISCO. Credo che questo disegno di legge meriti esame da due punti di vista: uno della proroga che deve essere data oltre il 30 luglio, l'altro dell'ammontare della somma stanziata.

Io non desidero di tornare alla discussione generale, ma di unirmi alla protesta dell'onorevole Amatucci per il persistente metodo che si segue dai Governi, e col quale le provincie meridionali non riescono mai ad avere tutte le somme che occorrono per i loro bisogni più urgenti. E soprattutto protesto ancora una volta contro il metodo del Genio civile, che non approva i progetti, che ritarda enormemente il compimento di quelli che sono i suoi doveri e non trova in alto alcuna sorveglianza nei poteri che dovrebbero disciplinarne il funzionamento e dovrebbero richiamarlo all'adempimento del suo dovere.

Così andando le cose non, abbiamo avuto nulla sui cinquanta milioni per la disoccupazione, pochissimo sui cinquanta milioni di opere stradali; non abbiamo niente neanche adesso, perchè come ci si potrà dire che i lavori siano iniziati entro il 30 giugno o entro la nuova proroga, se il Genio civile non ha approvato i progetti?

Noi meridionali (e interpreto tutto il risentimento del Mezzogiorno) desideriamo che il Ministero dei lavori pubblici funzioni nei nostri rapporti con equità, giustizia e con sentimento italiano e di riguardo per tutti in condizioni eguali. Non credo che neppure questa ripartizione sia equa nei nostri riguardi.

In ogni modo sarebbe assai opportuno che in tutte le leggi che viene man mano preparando il Ministero dei lavori pubblici si inizi il sistema che i fondi siano ripartiti e assegnati non solo in rapporto allo scopo che hanno, ma anche con precisa destinazione circa le regioni nelle quali devono essere spesi.

Quindi concludo facendo, voti che il Ministero dei lavori pubblici dia per lo meno un affidamento che sarà richiamato il Genio civile del Mezzogiorno, e soprattutto quello di Napoli, a compiere il suo dovere con sollecitudine e con doverosa necessità, perchè i comuni che fanno tutti i sacrifici, specialmente nelle attuali condizioni economiche tanto disastrose, non vedano tuttavia i loro sforzi preclusi da questa barriera dell'organismo statale che prima appariva superfluo ed ora è assai dannoso ai nostri interessi del Mezzogiorno.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

CUTRUFELLI, *relatore*. Onorevoli colleghi, a me pare che nella discussione si sia molto divagato. In materia di lavori pubblici, il problema della viabilità, in Italia, è indiscutibilmente il più interessante. Questo concetto viene ripetuto spesso nella Commissione dei lavori pubblici, dove si è sempre affermato che sopra ogni altro lavoro ferroviario, portuale o di bonifica, debbano avere la precedenza le opere stradali. (*Approvazioni — Commenti*).

Premesso questo e premessi tutti gli sforzi che la Commissione ha fatto per avere aumento di fondi, veniamo all'argomento.

MODIGLIANI. Non bisogna arrendersi.

CUTRUFELLI, *relatore*. Onorevole Modigliani, ella è maestro in arte oratoria; io dirò con modesta parola, ma mi consenta di esporre il mio ordine di idee.

L'Italia, nella sua breve vita nazionale, ha provveduto come meglio non poteva alla costruzione della sua rete stradale. Potrei affermare che fra tutte le nazioni di Europa, essa è quella che, nello stesso tempo, ha dato il risultato migliore.

Fatta la legge del 1868, i comuni iniziarono la costruzione delle strade ordinarie; le provincie intensificarono la costruzione delle provinciali; lo Stato si impegnò nella ultimazione della rete delle nazionali. I comuni ricchi hanno costruito, con le disposizioni del tempo, un certo numero di strade; ma i comuni poveri sono rimasti nella impossibilità costruire. Ritiene l'onorevole Modigliani che si debba prima di ogni altro pensare a quei comuni che per povertà sono rimasti isolati dal consorzio umano?

MODIGLIANI. Chiedo di parlare per fatto personale.

CUTRUFELLI, *relatore*. Certamente sì. Ebbene a questi comuni provvede la legge attuale.

Quanto alle provincie, anch'esse fecero quello che poterono, ma fecero poco. Si riconobbe pertanto la necessità di leggi speciali.

Vennero allora le leggi del '75 e dell'81 sulle strade di serie.

Di queste strade, molte furono costruite; per alcune il Governo assunse l'impegno di costruirle sostituendosi alle provincie. Ma, sino ad oggi, queste strade non sono ancora fatte.

Il progetto di legge in esame è inteso ad intensificarne la costruzione.

Bastano i cinquanta milioni?

Voci. No, no.

CUTRUFELLI, *relatore*. Onorevole Modigliani, se fosse stato presente in quest'Aula, avrebbe inteso che io ho dichiarato che i 50 milioni non bastano; bastano, sì e no, per provvedere soltanto alla provincia di Genova, dove trenta comuni non hanno ancora strade, nè lunghe, nè corte. (*Commenti*).

Ma oltre a Genova, ci sono altre numerose provincie delle isole di Sicilia e di Sardegna, altre provincie dell'Italia centrale e dell'Italia settentrionale...

FARANDA, *relatore*. E perchè non ricordare Messina?

CUTRUFELLI, *relatore*. Non occorre, la legge la comprende.

Onorevoli colleghi, per tutte queste provincie occorre provvedere, e provvederemo a poco a poco con successivi stanziamenti di fondi.

Per ora oltre 50 progetti sono già pronti al Ministero dei lavori pubblici, progetti che non possono avere esecuzione per la semplice ragione che mancano i fondi. Diamo questi fondi. In seguito estenderemo i lavori.

Noi avevamo domandato al ministro 250 milioni. I 250 milioni non bastavano neppure; ma erano sufficienti per dare un avviamento rapido alla soluzione dell'intero problema.

Questa concezione ci veniva dettata dal fatto che noi crediamo che intanto il danaro per le costruzioni stradali dà un rendimento all'economia nazionale, in quanto i lavori sono fatti in brevissimo tempo. (*Approvazioni*).

Obbligati dalla necessità, rimandiamo il programma massimo, ed accettiamo il programma minimo.

Esso non è programma di rinuncia, onorevole Modigliani, ma programma di affermazione, perchè camminare un poco è camminare, ma non camminare affatto è restare fermi! E fermi non vogliamo restare.

Noi abbiamo la sicura convinzione che se spese possono ancora farsi in Italia, le prime spese devono essere dirette alla soluzione del problema stradale, perchè riteniamo che è questa la soluzione che veramente potrà avvantaggiare l'economia nazionale. Speriamo che questo avvenga presto.

Ma fino a quando ciò non potrà avvenire, la Commissione dei lavori pubblici si permette di pregare la Camera di finirla con le divagazioni e di votare la legge,

non per gl'interessi di una città o di una provincia, ma nell'interesse generale del Paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per fatto personale l'onorevole Modigliani. Lo indichi.

MODIGLIANI. Lo indico subito, e, poichè la discussione generale non è chiusa ancora, mi si permetta di profittare un po' più largamente del diritto di parlare.

Il mio fatto personale è brevissimo: non so perchè il relatore si indirizzava a me più che agli altri.

Un'altra volta, quando il relatore vorrà un avversario contrario alla fabbricazione delle strade, scelga altri!

Rivolgersi a me come se io fossi oppositore della costruzione di strade, è fuori luogo.

Osservo poi rapidamente, liquidato il fatto personale, che il relatore dovrebbe farci il piacere (l'osservazione va a lui come relatore, non come individuo) di mettersi d'accordo prima di tutto con se stesso. Egli ci ha fatto un infiammato discorso per dirci che questo progetto stanziava a mala pena un quinto della somma che, secondo la Commissione, era strettamente necessaria. Ora la cosa è assai più seria di quel che sembri.

È così che devono funzionare le Commissioni parlamentari?

CUTRUFELLI, *relatore*. Dateceli voi i fondi!

MODIGLIANI. Non deve risponder così. È la Commissione che deve essa per prima fare le funzioni della Camera. Le Commissioni non sono solo destinate a cercare di mettersi d'accordo col Governo, e quando è necessario sono pregate di mettersi in dissenso col Governo...

PRESIDENTE. Ma questo non è fatto personale.

MODIGLIANI. Ho avvertito che avrei liquidato il fatto personale in pochi minuti, e poi avrei parlato sull'articolo.

PRESIDENTE. Allora parlerà come iscritto sull'articolo 1.

MODIGLIANI. Il relatore ci ha dunque fatto questa comunicazione, secondo me sbalorditiva, che la Commissione, dopo aver constatato che queste somme sono appena il 20 per cento di quelle che occorrono, e dopo aver fatto i soliti passi un po' più o un po' meno diplomatici col Governo, si è subito arresa, appena il Governo ha detto che non poteva dare più di 50 milioni. Condotta questa ancor meno

spiegabile dopo che il relatore ha aggiunto altri argomenti.

E questi altri argomenti sono, in primo luogo che la spesa è di una urgenza irresistibile e non nella misura del disegno di legge, ma in quella maggiore richiesta dalla Commissione. Ed ha aggiunto qualche cosa di più il relatore; e cioè, che non si tratta di spesa calcolata astrattamente, ma concretamente perchè vi sono i progetti già pronti.

Ora se c'è necessità delle opere, se sono preparati i progetti, se c'è urgenza di provvedere, io mi domando come mai la Commissione si contenta dello s'anziamiento di 50 milioni. Quanto meno avrei diritto di sapere dal relatore a quanto ammontano i lavori per cui ci sono i progetti pronti.

CUTRUFELLI, *relatore*. L'ho già detto.

MODIGLIANI. Non l'ho sentito, sia pure per colpa mia. E nella relazione non ho trovato nulla. Se la somma è nota e la spesa è urgente perchè i relatori non si sono posti il quesito se davvero la Commissione poteva così tranquillamente adattarsi a un progetto che non provvede a ciò che è pronto e urgente? Ma il relatore ha detto pure che queste spese sono malfatte e sono quasi, si può dire, sperperate, se i lavori non sono fatti con continuità e subito.

CUTRUFELLI, *relatore*. Se no, non danno rendimento.

MODIGLIANI. E allora, domando che ci sta a fare questa Commissione, se di fronte alla posizione del quesito come lo pone lei, di fronte a questa ragione di contrasto alla legge affacciata da lei, tutto a un tratto si converte, e ci consiglia quasi di votare un'abbondante elemosina in suffragio delle maggiori necessità?

Io non sono affatto disposto a considerare in questa maniera, nè in seduta mattutina, nè in seduta pomeridiana, il compito della Camera. Quindi in attesa di avere comunicazione delle cifre che ho richiesto, mi riservo, occorrendo, di domandare che lo stanziamento di cui all'articolo 1 sia variato in conformità delle necessità effettive.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

FARANDA, *relatore*. Ringrazio l'onorevole Modigliani per l'aiuto portato in questa discussione.

Se egli fosse stato presente fin dal principio, avrebbe potuto giudicare come anche la Commissione si sia posta gli stessi problemi da lui indicati, cercando di risolverli con due emendamenti.

La Commissione esaminando il prospetto dei comuni isolati inclusi nell'elenco della legge 15 luglio 1906, n. 383, aveva osservato che dei 369 comuni solo 50 hanno le strade completate e 140 l'hanno iniziate.

MODIGLIANI. Quanti fondi mancano?

FARANDA, *relatore*. Aspetti.

Ce ne sono 180 per cui ancora non sono stati iniziati i lavori. Di fronte alla gravità del problema, su mia proposta, si era deciso che prima di passare all'approvazione di leggi portanti impegni di somme per opere non assolutamente necessarie, si dovesse pensare alla risoluzione del problema stradale con un'assegnazione di 250 milioni.

Dopo vivaci discussioni, con l'intervento del ministro dei lavori pubblici e del ministro del tesoro, si è dovuto accettare la cifra di 50 milioni, non *pro bono pacis*, onorevole Modigliani, ma per necessità di bilancio.

Per concludere, la Commissione ritiene di aver fatto un lavoro organico che, se approvato dalla Camera, darà certamente qualche utile. Inquantochè ha stabilito che per le strade provinciali di serie, i 20 milioni dovessero servire per costruire strade toccanti comuni isolati, e per questo scopo ha ritenuto che la somma di 20 milioni potrebbe essere in parte sufficiente.

Similmente per i comuni isolati ha proposto un altro emendamento, cioè che si dia la preferenza alle strade già iniziate, appunto perchè con 18 milioni in qualche modo si potrà arrivare a degli effetti pratici.

Vede dunque l'onorevole Modigliani che la Commissione si è preoccupata di questi problemi e ha trasformato il progetto di legge ministeriale in qualche cosa di organico da cui un certo utile potrà venire.

Queste mie parole servono di risposta anche alle osservazioni fatte dall'onorevole Cao, il quale ha domandato perchè non si lasciano questi 18 milioni per la costruzione di strade per tutti i comuni isolati di cui nella legge del 1906. La ragione è intuitiva. Con 18 milioni non si possono costruire strade per un miliardo. Fra i due mali conviene scegliere il minore e contentarsi di completare le strade iniziate.

La discussione ormai è stata lunga. Io pregherei la Camera di approvare l'articolo. La questione dei comuni isolati deve essere risolta, ed io mi richiamo a quello che già dissi altra volta: come non c'è comune senza scuola, così non deve esserci comune senza strada. (*Interruzioni — Commenti*).

MODIGLIANI. Scusi, onorevole relatore, io avevo domandato due cifre. Ella dice che vi sono strade per centoquaranta comuni già iniziate. Io domando: quando sono stati stanziati venti e poi diciotto milioni, cioè, trentotto milioni complessivi, quanti altri milioni occorrono per completare i lavori?

FARANDA, *relatore*. Io ho chiesto questo dato, ma non l'ho potuto avere con precisione perchè sarebbe stato necessario un lungo lavoro per stabilirlo; però mi hanno assicurato, e per questo abbiamo fatto la modificazione attuale, che con questi diciotto milioni si può completare una gran parte delle strade iniziate perchè non tutto il costo delle strade graverebbe su questi fondi in quanto per una gran parte di esse i fondi sono stati accordati con leggi precedenti. In base a questo progetto si stabilisce che prima di iniziare altri lavori, si dovranno completare le strade provinciali che toccano comuni isolati e quelle per i comuni isolati già iniziate.

MODIGLIANI. Ma questi fondi bastano o non bastano?

FARANDA, *relatore*. Se vuole che chiediamo altri fondi, chiediamoli pure. Ma intanto lei sembra ignorare una cosa abbastanza semplice, e cioè che le strade non si costruiscono con la bacchetta magica e che sono necessari molti milioni per mandare avanti i lavori che sono in corso. Per questo i ministri dei lavori pubblici da parecchi anni vengono dinanzi alla Camera con dei progettini di stanziamenti parziali, via via che vi è bisogno di fondi. A me pare che stiamo facendo una discussione oziosa e psicologicamente dolorosa.

Tutti siamo convinti della necessità di completare le strade comunali; ma siamo anche soprattutto convinti della necessità a cui qui non si è accennato, di conservare il patrimonio stradale che abbiamo; e dovremmo, se mai, raccomandare al Governo che, anzichè iniziare la costruzione di strade nuove, presenti un progetto per la conservazione del patrimonio stradale, perchè i comuni e le provincie, per mancanza di mezzi, non sanno come mantenerlo, sicchè questo patrimonio minaccia di andare in rovina.

Prego, dunque, la Camera di approvare questo disegno di legge così come è stato modificato dalla Commissione, perchè esso rappresenta quanto di meglio si è potuto fare per cercar di rendere questa legge praticamente efficace.

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

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Vorrei aggiungere poche parole a quelle dette dagli onorevoli relatori.

Discutiamo la questione nei termini in cui si trova in questo momento. Nella discussione generale si è esaminato se lo stanziamento di cinquanta milioni sia sufficiente e se debba conservarsi.

Nella discussione generale si sono discussi i criteri essenziali della legge. La discussione generale è stata chiusa e siamo passati all'esame degli articoli e, a proposito dell'articolo primo, si può discutere unicamente del modo con cui debbono essere distribuiti i cinquanta milioni stanziati — perchè sulla cifra dei cinquanta milioni si è oramai deciso nella discussione generale.

D'altra parte, io ho detto nella discussione generale, e ripeto ora, che credo assai faticoso il poter sostenere presso l'altro ramo del Parlamento anche lo stanziamento dei cinquanta milioni, il quale rappresenta lo sforzo massimo che la Commissione e il ministro dei lavori pubblici hanno potuto fare presso il Tesoro per lavori stradali.

MODIGLIANI. Trecento cinquanta milioni per la marina mercantile però li avete trovati.

FARANDA, *relatore*. Non sono stati ancora deliberati!

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Ora ove questo sforzo non fosse accolto dalla Camera e la Camera volesse aumentare lo stanziamento, noi ci troveremmo nella dolorosa condizione di dover ritirare il disegno di legge.

Assuma chi vuole la responsabilità dell'inevitabile ritardo che verrebbe nei nuovi lavori stradali.

Io non posso assumere, in questo momento, la responsabilità di accettare aumenti di fondi e devo dichiarare alla Camera che ove questa credesse di aumentare questi fondi, saremmo nella dolorosa necessità di promuovere un decreto con cui si ritira il progetto di legge. (*Interruzioni all'estrema sinistra*).

Credete che non ne abbia dispiacere anch'io? (*Interruzioni all'estrema sinistra*). Ma io devo considerare anche le condizioni del bilancio. (*Interruzioni e rumori all'estrema sinistra*).

Siamo dunque in tema della distribuzione di queste somme, e solo di questo oramai

io devo occuparmi. A questo proposito, debbo fare anzitutto una osservazione, per correggere un errore tipografico: che è nel testo del progetto della Commissione. Bisogna correggere, la dove dice «fondi e strade», in «ponti e strade», quantunque si tratti di errore facilmente comprensibile.

In secondo luogo vorrei pregare la Commissione di sostituire, dove è detto «ponti e strade nazionali 3 milioni e 500 mila lire» con quattro milioni, e diminuire invece la somma destinata alle trazzere, perchè veramente con un milione destinato alle trazzere potremo convenientemente sopperire alle necessità della loro manutenzione che ci viene per legge.

Propongo dunque di correggere così: «per la sistemazione e miglioramento dei ponti e strade nazionali lire 4 milioni, per le Regie trazzere un milione».

E vengo alle varie richieste fatte dai colleghi.

L'onorevole Amatucci in primo luogo chiede che si destinino 2 milioni di questi 50 milioni per la costruzione di una strada nazionale che vada da Savignano a Candela nei pressi del torrente Caloggio in provincia di Avellino.

L'onorevole Amatucci comprende che non posso accettare questa proposta. Abbiamo appena 50 milioni per riparare le strade di serie mezzo cominciate e per sopperire, nei limiti del possibile, ai comuni isolati.

Come possiamo pensare a nuove strade nazionali?

Evidentemente una strada nuova nazionale in questo momento non può essere costruita.

I cinquanta milioni, come ho detto, e come ripeto, sono insufficienti, ma sono il massimo sforzo che si può fare in questo momento. Dedichiamoli a ciò che è detto nel progetto di legge, cioè a completare le strade cominciate, stabilite dalle leggi del 1875 e del 1881, a provvedere nei limiti del possibile ai comuni isolati, i quali si trovano in condizioni tali da non poter restare in uno stato di isolamento.

Aggiungere a questi scopi altri sarebbe, a parere della Commissione e del Governo, rendere più difficile la soluzione del difficilissimo problema.

L'onorevole Amatucci ha dichiarato di non insistere nella sua proposta, e molto io lo ringrazio, tanto più che il progetto della strada nazionale caldeggiato dall'onorevole Amatucci, insieme ad altra strada,

era stato presentato dai miei predecessori di altri tempi, quando erano diverse le condizioni del bilancio. Dopo si chiuse la Legislatura e non ci si pensò più. Speriamo che venga un momento più favorevole.

AMATUCCI. Saremo cenere allora, onorevole ministro.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Non lo so; ma quello che posso dire con lealtà è che in questo momento non è assolutamente possibile includere la costruzione di una strada nazionale che costa due milioni, in un progetto per strade allacciati comuni isolati, per strade provinciali già cominciate e via dicendo.

MODIGLIANI. Date cinquantadue milioni e la cosa sarà risolta.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Se ci fosse possibile aggiungere altri due milioni, si aggiungerebbero per i comuni isolati, vale a dire per tutte quelle necessità più urgenti e più immediate.

MODIGLIANI. Allora vuol dire che 18 milioni non bastano.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Chi ha detto che bastano?

Non posso accettare l'inclusione della strada voluta dall'onorevole Amatucci.

Il quale vuole poi che si aggiungano oltre alle strade dei comuni isolati, quelle strade che abbreviano il percorso ai comuni contermini di due terzi.

Ora l'onorevole Amatucci comprende che non si può accettare questo emendamento. Qui si tratta di comuni assolutamente isolati, alcuni dei quali non hanno nemmeno delle mulattiere, e allora come possiamo distrarre parte della somma di 18 milioni, che è già di per sè insufficiente, per destinarla ad altri scopi, per comuni che hanno già la loro strada rotabile, sia pur lunga?

L'onorevole Amatucci comprende che non è il caso in questo momento di accettare questo emendamento.

Viceversa l'ultimo emendamento, quello col quale egli vuole che il concorso dello Stato nella costruzione dei ponti sulle strade provinciali e comunali delle provincie meridionali, continentali e delle isole, sia dato con preferenza alle opere di cui i lavori siano già iniziati, questo emendamento mi pare logico e credo che corrisponda alle finalità della legge, che è quello di dare la preferenza ai lavori iniziati su quelli da cominciare, ed io lo accetto, ed andrà messo alla fine del sesto comma dell'articolo 1.

L'onorevole Cao vorrebbe che si togliesse dalla proposta della Commissione l'inciso

« con preferenza alle strade già iniziate ». No, onorevole Cao, in questo inciso è un po' la ragione della legge. La quale non è principalmente una legge per nuove strade, siano pure giuste, siano pure necessarie, siano pure indispensabili, ma è una legge di completamento, ha principalmente lo scopo di dare la preferenza a strade già iniziate, i cui lavori, altrimenti, andrebbero perduti ove non venisse lo Stato a completarle; onde credo che anche la Commissione non possa accettare la proposta di togliere l'inciso messo in questo articolo dalla Commissione.

L'onorevole Uberti mi chiede che io gli dia degli affidamenti per quanto riguarda la Gardetana. Non sono in questo momento in condizione di poter sapere veramente in che limiti ed in quali proporzioni i lavori della strada Gardetana possano entrare in questo esiguo stanziamento che noi chiediamo: quello che posso dire all'onorevole Uberti ed alla Camera è che studierò attentamente lo stato di quei lavori, per vedere quello che si potrà fare, tanto più che si tratta di una strada che va a Riva, ora unita all'Italia. Vedrò se a questa strada si possa dedicare qualche stanziamento.

Infine l'onorevole Visco mi ha rimproverato con vivacità di linguaggio il lavoro del Genio civile.

Confesso francamente che io credo che non siano giustificate le sue parole...

VISCO. Me lo aspettavo.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Se lo aspettava. Io posso assicurare l'onorevole Visco che con la intensità dei lavori che vi sono, con l'eseguità del personale, col fatto che ogni giorno il Genio civile diventa più esiguo di numero, perchè, disgraziatamente, non possiamo fare nuovi concorsi, perchè lo vieta la legge sulla burocrazia, il Genio civile fa tutto quello che può, tanto vero che lo abbiamo autorizzato a servirsi del lavoro degli ingegneri privati.

Io gli do affidamento che esaminerò bene come funziona il Genio civile di Napoli, e con questo affidamento io lo prego di votare questo progetto di legge.

E di ciò prego la Camera: si capisce che in fatto di strade non si può volere tutto in un momento.

Abbiamo la legge del 1875 che ha ancora dei punti non applicati. (*Interruzioni del deputato Modigliani*). Abbiamo, caro onorevole Modigliani, la legge del 1881, quella

sulle strade di serie, in gran parte non eseguite.

I lavori stradali si stanno facendo piano; adesso sono altri 50 milioni che si spenderanno per le strade, in un altro momento se ne spenderanno altri.

Io credeva di aver toccato il cielo col dito quando ottenni i 54 milioni precedenti. Credano, io dico una parola sincera, si fa tutto quello che si può.

MODIGLIANI. Io ho domandato una cifra, ella mi fa tante preghiere, ma la cifra non me la dà!

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Modigliani mi interrompe e vuole una cifra. Io non gliela posso dare, perchè quando si dice strade per comuni isolati, si può sapere quanti sono i comuni isolati, ma non quanto costi ciascuna delle strade che deve farli uscire dall'isolamento. Per vedere che cosa costi la strada di un comune isolato, occorre fare prima il progetto, poi il calcolo dei prezzi, e se il progetto non è recente occorre aggiornare i prezzi.

Per moltissimi comuni isolati noi non possiamo sapere cosa costino le strade.

MODIGLIANI. Ma sono lavori iniziati...

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Alcuni iniziati e alcuni no.

Quello che le posso dire adesso, onorevole Modigliani, è che con questo progetto di 50 milioni noi facciamo un gran passo, non un passo decisivo, definitivo, non risolviamo il problema stradale italiano certamente, ma facciamo un passo serio verso la soluzione di questo problema.

Non volete farlo? Ditelo! Per conto nostro, nei limiti del possibile, questo passo siamo disposti a farlo. Ma al di là, i mezzi non vi sono!

Se la Camera crede che queste mie parole sincere, oneste, abbiano valore, voti questo progetto di legge di 50 milioni, perchè, ripeto, al di là, somma maggiore non è possibile spendere.

E con questa dichiarazione io prego la Camera di votare l'articolo 1° così come è formulato, salvo le piccole modificazioni da me proposte, e l'aggiunta Amatucci all'ultimo capoverso.

MODIGLIANI. Chiedo di parlare per una mozione d'ordine.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MODIGLIANI. Vorrei fare una proposta. Desidererei che l'articolo fosse messo in votazione, tenendosi sospesa la cifra com-

plessiva, e chiederei che si cominciasse col votare separatamente le singole poste. Se le poste dell'articolo resteranno come sono nel progetto, ne viene di conseguenza che è approvata la cifra dei 50 milioni. Se invece venissero modificate, vuol dire che correggeremo la cifra complessiva.

Annuncio poi fin da ora che, se non mi si darà una risposta precisa, che il ministro deve essere in grado di dare, e cioè quella relativa alla sufficienza dei 18 milioni, io domanderò l'aumento dei 18 milioni.

Faccio osservare a tale riguardo che l'onorevole ministro mi ha detto che non può dar notizia delle spese occorrenti per i progetti di tutti i comuni.

Lo so anche io! Ma io ho domandato quanto occorra per completare i lavori iniziati: dopo aver imparato (se pur ce n'era bisogno) che non completare i lavori iniziati vuol dire buttar via i denari spesi prima e quelli che si spendono dopo.

Ora, per i lavori iniziati io non posso ammettere che la disorganizzazione dell'amministrazione sia a tal punto che non si sappia quante sono le somme che occorrono per finirli.

O quei 18 milioni bastano' ad ultimare tutti i lavori iniziati, o ce ne vogliono degli altri. Non è possibile che a questa domanda precisa non si possa dare una risposta altrettanto precisa.

RICCIO, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO, ministro dei lavori pubblici. Io ho dato già la risposta all'onorevole Modigliani, ma so bene che non c'è peggior sordo di quello che non vuol sentire. (*Rumori*).

Onorevole Modigliani, abbia pazienza... l'articolo non dice «completare»... dice così: «Costruzione e ricostruzione di strade comunali rotabili o mulattiere per allacciare alla esistente rete stradale i comuni attualmente isolati».

Questo è l'articolo.

MODIGLIANI. Nossignore!...

RICCIO, ministro dei lavori pubblici. Ma sì! E continua: «con preferenza alle strade già iniziate».

MODIGLIANI. Ecco!...

RICCIO, ministro dei lavori pubblici. Dunque, in questo articolo il ministro ha la facoltà di spendere 18 milioni per la costruzione e la ricostruzione delle strade comu-

nali rotabili o mulattiere per riallacciare i comuni isolati, e in questo lavoro di allacciamento deve dare la preferenza ai lavori iniziati.

Non ho e non posso aver dati precisi per sapere che cosa costi il lavoro di allacciare o riallacciare le strade comunali; e non ho e non posso avere le cifre precise per sapere cosa costi questo lavoro anche per i comuni isolati le cui opere sono cominciate, perchè, torno a ripetere, molte di queste opere costano oggi molto di più di quello che costavano quando furono cominciate e secondo i progetti con cui furono cominciate, perchè non v'è progetto per cui non si faccia l'aggiornamento dei prezzi.

Quando si deve eseguire un progetto, o ripigliare la costruzione di un lavoro già iniziato occorre fare una revisione dei prezzi al momento della esecuzione, rispetto ai prezzi che vi erano nel momento in cui i lavori furono iniziati. Non si può dunque sapere quanto costino tutte le strade dei comuni isolati. Ma io non ho alcuna difficoltà di dirle, onorevole Modigliani, che la cifra dei 18 milioni non è una cifra sufficiente. (*Commenti*).

Però ho la coscienza di dire che la cifra di 18 milioni è quella che in questo momento, in queste condizioni, si può assegnare. Somma maggiore non si può assegnare: del resto, io le ho detto che questi lavori stradali non si possono fare tutti in una volta: le ho detto che il problema stradale si risolve passo passo; le ho detto che siamo ancora ad eseguire leggi del 1875 e del 1881. Il venire a dire adesso, nelle condizioni attuali del bilancio, che si vuole stanziare una somma per tutti i comuni isolati, onorevole Modigliani, significa non voler far passare questo progetto di legge.

Io credo che questo progetto di legge rappresenti il massimo sforzo che può fare il Governo nelle condizioni attuali: al di là di così non si può fare. Non accetto dunque nessun aumento di somma rispetto a quelle che sono state fissate.

Pensi la Camera alla sua responsabilità. La mia è che, come ministro dei lavori pubblici se avessi creduto che fossero state indispensabili altre somme le avrei chieste, e se non le avessi avute, avrei saputo il mio dovere. Posso dire che con i 50 milioni nei cinque anni si può sopperire alle necessità del momento, quando si considerino che vi sono i milioni della legge votata la settimana scorsa le somme stanziare in bilancio.

Onorevoli colleghi, io fo proprio appello al patriottismo della Camera perchè si contenti di questo disegno di legge. Non creino nuove difficoltà al Tesoro nelle condizioni attuali del bilancio!

PRESIDENTE. In questo momento mi è pervenuto un emendamento proposto dall'onorevole Modigliani ed altri, nel quale si chiede che la somma stanziata al secondo comma dell'articolo 1, invece di 18 milioni, sia di 18 milioni e 500 mila lire. (*Commenti*),

L'onorevole Modigliani ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

MODIGLIANI. La ragione è molto semplice. Aumento mezzo milione proprio per significare, non tanto la mia sfiducia, quanto il mio stupore per le dichiarazioni del ministro.

Ma come? Il ministro ci viene a proporre di completare dei lavori iniziati — che questa è la proposta — e siamo tutti d'accordo che, se i lavori iniziati non si completano urgentemente, sono quattrini buttati via; e io debbo sentirmi dire dal ministro che non è in grado di precisare quanti quattrini ci vogliono per completare i lavori, ma che la somma è insufficiente!

Questo è l'importante! Se lei, onorevole ministro, mi avesse detto che all'ingrosso 18 milioni sono quasi bastevoli, meno male. Ma quando lei mi confessa che 18 milioni sono insufficienti, quando lei, onorevole relatore, e tutti gli altri dichiarano che uno stanziamento insufficiente si traduce in quattrini buttati via...

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Questo lo vuol dire lei! Non l'ho detto io!

MODIGLIANI. Sono quattrini buttati via; l'espressione è quella precisa del relatore. (*Interruzioni*). Il relatore ha dichiarato che se i lavori stradali non si completano urgentemente... (*Interruzione del deputato Cutrufelli*).

Guarda che curiosa scoperta! Il relatore confessa di aver detto...

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Ella non vuole che la legge sia approvata, onorevole Modigliani!

MODIGLIANI. Onorevole ministro, Ella non è autorizzato a nessun titolo a interpretare il mio pensiero. Ella sa che quello che io voglio dire, lo dico fin con eccessiva franchezza.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma guardi al pericolo di quel che lei sostiene!

MODIGLIANI. Dire che io non voglia la legge è cosa contraria alla verità, perchè se avessi voluto non la legge, ma il rigetto della legge, bastava che pigliassi occasione dal malo modo con cui il ministro ha trattato la Camera...

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi pare di averla trattata con tanta cortesia! Tutto mi si può rimproverare, ma non che io tratti la Camera in malo modo.

MODIGLIANI. ...e avrei proposto un aumento di spesa più notevole di quello che ho proposto.

Ho limitato l'aumento di spesa a mezzo milione, ripeto, per significare in una maniera tangibile il mio stupore per le sue dichiarazioni. E ripiglio la dimostrazione... (*Interruzioni — Rumori*).

Avverto che sono pazientissimo e riposatissimo. Gli interruttori non si affannino, perchè più interrompono, più la duro! (*Rumori*).

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, non interrompano!

MODIGLIANI. Dunque il relatore ha confermato ora, con una interruzione che io avevo ben sentito, che secondo la sua opinione i lavori pubblici o si fanno continuamente... (*Interruzione del deputato Corgini — Rumori all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Ma, onorevole Corgini, non interrompa!

AMATUCCI. Ma lei, onorevole Corgini, ha compreso di che si discute? Qui si discute di interessi gravissimi riguardanti regioni intere!

PRESIDENTE. Faccia silenzio, onorevole Amatucci.

Ed ella, onorevole Modigliani, continui!

MODIGLIANI. Sono agli ordini della Camera, onorevole Presidente! (*Si ride*). Dunque ripigliamo il discorso, se è permesso, perchè io vorrei che tutti riflettessero un po'. Stiamo infatti per costituire un precedente, assai più grave di quello che non sembri ad alcuni colleghi.

Il relatore dunque, e il senso comune prima del relatore, ci insegna che se una qualunque opera pubblica, e forse in modo speciale una strada, si fa a metà, e poi si abbandona, questo vuol dire aver gettati i quattrini spesi nella prima parte dei lavori; senza dire che quando si ricomincerà il lavoro si rischierà di spendere molto di più di quello che non occorre per ultimarla.

Ora è mai possibile (diciamo sul serio) che una volta constatato un inconveniente di questo genere, ci si persista deliberatamente?

Il solo argomento che ho sentito addurre dal banco dei ministri è una ragione di tesoro: non abbiamo denari, si è detto. Onorevole ministro, ma proprio che la difesa del Tesoro deve essere fatta con criteri semplicemente aritmetici?

Se ella si presenterà a dirci che non ha fondi per un determinato lavoro avrà diritto che la Camera, ove le dia ragione, respinga la spesa del lavoro. Ma che in nome della difesa dell'erario ella chieda alla Camera di fare uno stanziamento economicamente sperperatore, questo, mi consenta, ella non può sostenerlo con le ragioni della difesa del Tesoro.

Bisogna che ella abbia la cortesia di deidersi.

O ci dimostra che contrariamente alle ragioni addotte dal relatore questa somma di 18 milioni basta ad ultimare i lavori già iniziati, e potremo anche darle ragione. Oppure ci dica che i 18 milioni serviranno per due o per cinque provincie invece che per tutte, che serviranno almeno a fare sul serio in alcuni luoghi e a non fare la burletta in tutti: e siamo qui ad ascoltare e ad approvare.

Ma che ella ci chieda 18 milioni per tutti i lavori iniziati in Italia quando si è d'accordo che non bastano a rendere proficua la spesa, nemmeno la fretta di una seduta mattutina può autorizzare una decisione di questo genere. (*Commenti*).

Onorevole Micheli, ho sentito da lei molte volte con ben altra energia (non voglio far confronti, ma devo constatarlo) difendere le sue domande dinanzi al ministro del tesoro. Ricordo a tale proposito certe sue dichiarazioni fatte nelle Commissioni. Domando dunque a lei, onorevole ex-ministro dei lavori pubblici, forse domani già di nuovo ministro...

Voci. Auguri! (Si ride — Commenti).

MODIGLIANI. Domando a lei se crede ch'è corrisponda a un criterio: anzi lo domando a tutti, se non posso essere autorizzato a domandarlo ad un solo, per non suscitare gelosie (*Si ride — Commenti*): se proprio in questi miei rilievi è serio e lecito non vedere altro che una opposizione, per il gusto della opposizione?

Onorevole ministro, ella non ha che 18 milioni da spendere. Li spenda, ma non può domandare che lo stanziamento resti così.

Se resta per tutta l'Italia non c'è forza di ministro che resisterà alle pretese dei deputati di tutte le circoscrizioni (e saranno pretese giuste) di avere la quota parte assegnata ai bisogni della loro circoscrizione: dunque la somma si disperderà in un frazionamento infecondo.

So che i colleghi che mi stanno alla sinistra temono di restare soccombenti nella gara delle pretese e credo che abbiano ragione.

Ma lei, onorevole ministro, se vuole resistere deve fare in modo che lo stanziamento difenda l'economicità e l'utilità della spesa. Se non lo farà, la somma sarà economicamente stanziata.

Ed io mantengo il mio emendamento che è un aumento di spesa, debolissimo, che potrei ridurre anche ad una lira, perchè non significa altro che disapprovazione del criterio con cui la spesa è impostata in questo disegno di legge.

RICCIO, ministro dei lavori pubblici. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO, ministro dei lavori pubblici. Credo che la discussione si stia svolgendo sempre intorno allo stesso argomento. Ho sentito dall'onorevole Modigliani rimproverarmi la mancanza di riguardo verso la Camera.

Confesso francamente che non ho l'impressione di avere fatto ciò; non sono mai venuto meno al rispetto che devo ai miei colleghi ed alla Camera. Ma torniamo alla breve discussione.

Si vuole aumentare lo stanziamento di 18 milioni di una cifra di 500 mila lire e lo si propone non perchè si riconosca che queste 500 mila lire sono sufficienti per tutti i bisogni, ma solamente come indizio di protesta e di censura al Governo per l'insufficienza della somma.

Evidentemente il Governo non può accettare questo aumento, specialmente per il significato che gli dà l'onorevole Modigliani.

Che cosa abbiamo detto con questo stanziamento di 18 milioni? Abbiamo detto che più non si può spendere perchè non vi sono danari.

Promettiamo di spendere questi 18 milioni a completare, lo creda onorevole Modigliani, quei lavori che sono cominciati; a fare uscire i comuni dall'isolamento, non tutti.

Faremo i lavori che possiamo nei limiti dei 18 milioni. (*Interruzioni*).

Quanto si consideri che sono stati votati altri 12 milioni specialmente per le strade di comuni isolati con la legge precedente, quando si consideri che abbiamo fondi in bilancio anche per lavori stradali, credo di poter assicurare l'onorevole Modigliani che sarà fatta equa distribuzione e che saranno spesi i danari per completare le opere cominciate.

E infine, onorevole Modigliani, credo di darle un argomento per cui accetterà la mia preghiera. Siamo già a mezzogiorno: lo scopo è raggiunto, la legge sull'esame di Stato non si discuterà stamane, faccia dunque andare avanti questo progetto di legge che è necessario ed è tanto desiderato dai comuni interessati.

MODIGLIANI. Non capisco l'allusione.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Allora valga per non detta. Comunque, prego la Camera di non approvare la proposta Modigliani e di mantenere gli stanziamenti così come sono.

PRESIDENTE. Onorevole Amatucci, insiste in tutti i suoi emendamenti?

AMATUCCI. Vi insisto.

PRESIDENTE. Il Governo accetta soltanto quello all'ultimo comma. « Dopo le parole: e nelle isole, aggiungere: con preferenza a quelle opere comunque già sussidiate, i cui lavori sono iniziati e servono a congiungere direttamente due o più centri abitati ».

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Precisamente.

PRESIDENTE. Re'ativamente al primo comma dell'articolo 1 non è stato proposto alcun emendamento; ma l'onorevole Modigliani ha proposto che sia posto in votazione, dopo gli altri commi.

L'onorevole Modigliani vi insiste?

MODIGLIANI. È questione di senso comune e credo che non possa incontrare difficoltà.

FARANDA, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FARANDA, *relatore*. Faccio una invocazione all'onorevole Modigliani; sono poveri comuni che aspettano l'approvazione di questa legge e questa discussione porterà un senso di dolore. Lasciate a me, vecchio parlamentare, di fare questa preghiera.

MODIGLIANI. Domandiamo un aumento.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma è il significato che importa.

FARANDA, *relatore*. È il significato che conta. L'aumento di cinquecento mila lire chiesto dall'onorevole Modigliani è così piccola cosa di fronte al fabbisogno che io vi ho accennato di un miliardo per strade per comuni isolati e di 600 milioni per costruzione di strade provinciali, che accettandolo implicherebbe sfiducia nel Governo e rigetto del progetto.

Si tratta di mettere un principio nella legge, e la discussione di oggi è proficua nel senso che si è stabilito per la prima volta di dare la precedenza alle strade per comuni isolati.

PRESIDENTE. Onorevole relatore, vorrei sapere da lei se accetta o non accetta la proposta dell'onorevole Modigliani.

FARANDA, *relatore*. Non l'accetto.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro?

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Modigliani propone di aumentare lo stanziamento da 18 milioni a 18 milioni e 500 mila lire. Questa proposta noi non l'accettiamo. Però essa ha la conseguenza che, ove fosse accettata, modificherebbe la cifra totale di 50 milioni che salirebbe a 50 milioni e 500 mila lire. Quindi occorre sospendere la votazione della cifra totale di 50 milioni perchè se la Camera accettasse la proposta di aumento al numero 2 fatta dall'onorevole Modigliani anche la cifra totale varierebbe.

PRESIDENTE. Sta bene. Il primo comma sarà allora posto in votazione dopo il resto dell'articolo. Passiamo al numero uno, in relazione al quale vi è un emendamento dell'onorevole Amatucci, nel senso che la cifra stanziata di 20 milioni sia ridotta a 19 milioni.

Lo mantiene onorevole Amatucci?

AMATUCCI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Metto a partito l'emendamento dell'onorevole Amatucci, non accettato nè dal Governo nè dalla Commissione.

(È respinto).

Metto a partito il numero uno concordato dal Governo e dalla Commissione:

« 1º) Costruzione di strade provinciali comprese negli elenchi di cui alle leggi 30 maggio 1875, n. 2521 e 23 luglio 1881, numero 333, e concorso dello Stato per le strade stesse eseguite dalle provincie con preferenza o quelle interessanti comuni isolati: lire 20 milioni ».

(È approvato).

Segue il numero 2, così concepito:

« 2°) Costruzione e ricostruzione di strade comunali rotabili, o mulattiere per allacciare alla esistente rete stradale i comuni attualmente isolati con preferenza alle strade già iniziate, lire 18,000,000 ».

L'onorevole Amatucci propone che lo stanziamento invece che di 18 milioni sia di 17 milioni; l'onorevole Modigliani propone invece che lo stanziamento sia di 18 milioni e 500 mila lire.

Metto a partito l'emendamento dell'onorevole Amatucci non accettato nè dal Governo nè dalla Commissione.

(Non è approvato).

Metterò ora a partito l'emendamento dell'onorevole Modigliani, non accettato nè dal Governo nè dalla Commissione.

Ha chiesto di parlare l'onorevole Gronchi per dichiarazione di voto.

Ne ha facoltà.

GRONCHI. L'onorevole Modigliani stesso ha dichiarato che egli ritiene, perchè altrimenti col rispetto che gli ho ne andrebbe di mezzo la serietà, che le 500,000 lire non servono affatto a modificare la legge, ma che intende di dare a questo emendamento il significato di disapprovazione ai criteri che informano la legge...

MODIGLIANI. No! no! Ai criteri del ministro.

GRONCHI. ... che sono rispecchiati nella legge. E allora sarebbe meglio e risponderebbe meglio a un criterio di franchezza che non si approvasse la legge, anzichè con un emendamento parziale, inadeguato allo scopo, cercare di dare un carattere politico a una discussione di carattere tecnico. Ciò posto, siccome teniamo che qui si debba fare questione di franchezza oltrechè di serietà, voteremo contro l'emendamento Modigliani.

MODIGLIANI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MODIGLIANI. Mi si addebita dall'onorevole Gronchi di non avere parlato con franchezza. Io debbo dunque ricordargli che invece quella da me usata è la maniera tipica con cui tutti i Parlamenti del mondo (anche quelli più anziani e più esperti di noi) concretano la manifestazione della propria disapprovazione in casi analoghi. Quando si vuole significare a un ministro che la sua opera non viene approvata si domanda una riduzione di 50,000 lire sopra un capi-

tolo qualunque di spesa. Ma perchè io ne caso attuale sono favorevole all'aumento della spesa per gli scopi della legge e il dissenso cade sulla insufficienza dei fondi, la logica conseguenza era che la mia manifestazione di disapprovazione dovesse tradursi in un aumento di spesa, di cui poco conta la cifra precisa, in quanto ciò che preme è il significato dell'aumento.

Adunque non solo non c'è stata in me mancanza di franchezza ma c'è stato tutto il possibile sforzo di averla piena. Subisco il disegno di legge, disapprovo il ministro.

PRESIDENTE. Metto a partito l'emendamento dell'onorevole Modigliani, non accettato nè dal Governo, nè dalla Commissione.

(Non è approvato).

L'onorevole Amatucci ha proposto il seguente emendamento;

« N. 2, dopo le parole: attualmente isolati, aggiungere: e di strade comunali obbligatorie di cui nelle leggi 30 agosto 1868, numero 4613, 19 luglio 1894, n. 338, in relazione agli articoli 35 della legge 20 giugno 1906, n. 255, e 2 del decreto luogotenenziale 4 ottobre 1917, n. 1679 ».

Onorevole Amatucci, mantiene il suo emendamento?

AMATUCCI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento dell'onorevole Amatucci non accettato nè dal Governo, nè dalla Commissione.

(Non è approvato).

Segue anche, in relazione al numero 2 un altro emendamento dell'onorevole Amatucci:

« N. 2 dopo le parole: strade già iniziate aggiungere: e quelle che abbreviano il percorso in comuni contermini di due terzi, purchè costruite entro i termini di cui al seguente articolo 3 ».

Onorevole Amatucci, mantiene questo suo emendamento?

AMATUCCI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Metto a partito questo emendamento dell'onorevole Amatucci, non accettato nè dal Governo, nè dalla Commissione.

(Non è approvato).

Metto a partito il numero 2 nel testo concordato tra Commissione e Governo, di cui già è stata data lettura.

(È approvato).

Passiamo al numero 3:

« 3º) sistemazione e miglioramento:

a) di fondi e strade nazionali, lire 3,500,000;

b) di Regie trazzere, lire 1,500,000 ».

Secondo l'emendamento proposto dal ministro la cifra di stanziamento, di cui alla lettera a) dev'essere portata a 4 milioni, e quella di cui alla lettera b), per le Regie trazzere a 1 milione.

Bisognerà poi correggere un evidente errore di stampa per cui risulta scritto « fondi » invece di « ponti » alla lettera a).

Con questi emendamenti proposti dal Governo, e accettati dalla Commissione, metto a partito il numero 3.

(È approvato).

Passiamo al numero 4º:

« 4º) Lavori di riparazione di strade nazionali resisi necessari in conseguenza di alluvioni, piene e frane, lire 2,000,000 ».

Lo metto a partito.

(È approvato).

Segue il numero 5º:

« 5º) Sussidi per opere di difesa degli abitati e delle opere stradali provinciali, comunali e consortili contro le frane, ecc., (legge 30 giugno 1904, n. 293).

« Concorso dello Stato nella costruzione di ponti sulle strade provinciali e comunali, ecc., nelle provincie meridionali continentali e nelle isole (decreti luogotenenziali 4 ottobre 1917, n. 1679 e 20 giugno 1918, n. 1019) lire 5,000,000 ».

A questo comma l'onorevole Amatucci propone un emendamento perchè dopo le parole: « e nelle isole », si aggiunga: « con preferenza a quelle opere, comunque già sussidiate, i cui lavori sono iniziati e servono a congiungere direttamente due o più centri abitati! ».

Metto a partito l'emendamento dell'onorevole Amatucci, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(È approvato).

Metto a partito il numero 5º, così come risulta dopo l'approvazione dell'emendamento dell'onorevole Amatucci.

(È approvato).

L'onorevole Amatucci ha poi un ultimo emendamento aggiuntivo così concepito:

« In corrispondenza della modifica della spesa di cui al n. 1 aggiungere: 6º) per lavori occorrenti alla costruzione della strada da Vallata all'innesto della provinciale Savignano-Candela nei pressi del torrente Calogio in provincia di Avellino, che si dichiara nazionale, lire 2,000,000 ».

Onorevole Amatucci, lo mantiene?

AMATUCCI. Lo mantengo.

PRESIDENTE. Allora metto a partito questo emendamento, che non è accettato nè dal Governo nè dalla Commissione.

(Non è approvato).

Metto ora a partito il primo comma dell'articolo 2 che era rimasto sospeso:

« È autorizzata la spesa straordinaria di lire 50 milioni per opere stradali, da iscriversi nella parte straordinaria dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, ripartita nel modo seguente ».

(È approvato).

Passiamo ora all'articolo 2:

« La predetta spesa di lire 50 milioni verrà stanziata, con decreto del ministro del tesoro, in cinque annualità di lire 10 milioni ciascuna a cominciare dall'esercizio 1921-22 ».

A questo articolo ha presentato un emendamento l'onorevole Modigliani, perchè la spesa totale sia stanziata anzichè in cinque annualità di 10 milioni, in due di 25 milioni ciascuna.

L'onorevole Modigliani ha facoltà di svolgerlo.

MODIGLIANI. Il mio emendamento si ispira allo stesso concetto a cui erano ispirate le osservazioni che ho avuto l'onore di fare poco fa.

Se gli inconvenienti degli stanziamenti insufficienti sono gravi in se stessi, essi si aggravano ancora quando si frazionano molto gli stanziamenti. Osservo che, se quei diciotto milioni sono già pochi, lo spenderli in cinque annualità li fa diventare una irrisione e nulla di più. Basta riflettere che qui vi sono stanziamenti di uno o due milioni da frazionarsi in cinque anni. Tanto vale non stanziare nulla. Gli stanziamenti così frazionati diventano una tale canzonatura, che, ripeto esser meglio non stanziare niente.

La mia proposta quindi è di far lo stanziamento in modo che si possa, nel giro di due anni, spendere l'intera somma. Se il relatore mi dicesse che tutti i 50 milioni si possono spendere in un solo anno, io accetterò la sua osservazione.

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

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Modigliani, noi cominciamo dal 1921-22; quindi, in sostanza, le annualità sono quattro, perchè l'esercizio 1921-22 è già passato.

Però, tenendo conto delle osservazioni che ella ha fatto, e che sono veramente giuste, credo di poter arrivare a quattro annualità, che finiscono coll'essere tre, essendo quella del 1921-22 già passata. Consideri, onorevole Modigliani, le condizioni del bilancio, e vedrà che è la massima concessione che possiamo fare.

Noti poi che bisogna completare i progetti e che prima che gli appalti siano assunti, passerà del tempo.

MODIGLIANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MODIGLIANI. Propongo di stabilire tre anni, restando ferma la decorrenza.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Io propongo alla Camera che le annualità siano ridotte a quattro, compreso il 1921-22.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

FARANDA, *relatore*. Ritengo che se potessimo limitare la durata a tre anni, ci troveremo nelle migliori condizioni.

La Commissione accetta però la proposta del ministro.

PRESIDENTE. Onorevole Modigliani, aderisce alla proposta dell'onorevole ministro?

MODIGLIANI. Insisto nella mia proposta.

PRESIDENTE. Metto a partito la proposta dell'onorevole Modigliani di ridurre a tre le annualità a partire dal 1921-22.

(Non è approvata).

Metto a partito l'articolo 2, con la modificata proposta dal ministro:

« La predetta spesa di lire 50 milioni verrà stanziata, con decreto del ministro del Tesoro, in quattro annualità di lire 12,500,000 ciascuna, a cominciare dall'esercizio 1921-22 ».

(È approvato).

Art. 3.

« I termini per l'inizio e per l'ultimazione dei lavori di costruzione o di sistemazione di strade esterne agli abitati, per i quali sia stato o sia concesso dal Ministero dei lavori pubblici il sussidio nella misura del 40 per cento, ai sensi dell'articolo 16 della legge 20 agosto 1921, n. 1177, modificato con l'articolo 2 del decreto-legge 19 novembre 1921, n. 1704, sono prorogati rispettivamente al 31 dicembre 1922 e al 30 giugno 1924.

« Le opere sussidiate sono dichiarate di pubblica utilità ».

FARANDA, *relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FARANDA, *relatore*. A me pare che l'articolo 3 si possa sopprimere, perchè è stato incluso nel progetto di legge dei 54 milioni già approvato dalla Camera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. L'articolo 3 è composto di due parti: una parte che è stata riportata interamente nel progetto di legge dei 54 milioni approvato nella passata settimana e una seconda parte che dice: « Le opere sussidiate sono dichiarate di pubblica utilità ».

Questa parte fu inclusa anche in quella legge, ma potrebbe far credere che la dichiarazione di pubblica utilità riguarda le opere contemplate dalla legge precedente; quindi si potrebbe mantenere, sopprimendo solamente la prima parte dell'articolo.

FARANDA, *relatore*. Allora è meglio mantenere tutto l'articolo.

DEGNI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DEGNI. Prendo occasione da questo articolo per associarmi alle lamentele che ha sollevato l'onorevole Visco intorno al funzionamento dell'Ufficio del Genio civile di Napoli e devo dichiarare che non sono affatto soddisfatto delle dichiarazioni del ministro.

Evidentemente il ministro non è stato bene informato. La verità è che l'ufficio del Genio civile di Napoli non funziona affatto o funziona malissimo.

Vi sono delle opere per le quali i progetti sono completi, per le quali gli stanziamenti sono già stabiliti, e l'ufficio del Genio civile di Napoli ha i relativi progetti, ma li tiene a dormire negli scaffali polverosi.

Non è vero che vi sia deficienza di personale, e d'altra parte l'onorevole ministro

ha già dichiarato di avere autorizzato il Genio civile a servirsi dell'opera di ingegneri privati, assunti straordinariamente.

Qui si tratta di vedere cosa si fa nell'ufficio del Genio civile di Napoli, perchè non avvenga che quegli ingegneri e quegli assistenti i quali sono veramente adatti a certi determinati servizi siano distratti per altri mansioni, mentre avviene che persone che non sono adatte a determinati servizi vi sono invece adibite.

E specialmente ricordo all'onorevole ministro molti paesi della penisola sorrentina, tante frazioni isolate di comuni, che da anni hanno pronti i progetti, da anni sono pronti gli stanziamenti, e le strade non si eseguono unicamente per l'incuria del Genio civile.

Onde io confido che l'onorevole ministro vorrà provvedere con ardore e coraggio e con vantaggio delle nostre provincie meridionali.

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

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. All'onorevole Degni dico che per l'ufficio del Genio civile di Napoli è in corso una ispezione, appunto per vedere come quell'ufficio funzioni, rispetto ai lavori e rispetto al personale. E sia sicuro che, in seguito ai risultati di questa ispezione, vedremo i provvedimenti che si dovranno prendere.

VISCO. Ma se poco fa ella ha detto che tutto andava bene!

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Non ho parlato specificatamente dell'ufficio del Genio civile di Napoli, ho detto in generale che gli uffici del Genio civile del Regno fanno tutto quanto possono, dato il personale di cui dispongono, e le difficoltà in mezzo a cui questo personale esplica la sua attività.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro, d'accordo con la Commissione, propone la soppressione del primo capoverso dell'articolo 3, cosicchè questo articolo risulterebbe composto del solo secondo capoverso:

« Le opere sussidiate sono dichiarate di pubblica utilità ».

Se non vi sono osservazioni, pongo a partito l'articolo 3.

(È approvato).

Art. 4.

« Con decreto Reale su proposta del ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del tesoro, sarà provveduto all'as-

segnazione alle varie categorie di opere delle somme autorizzate ai nn. 1, 3 e 5 dell'articolo 1 della presente legge ».

(È approvato).

Seguono due ordini del giorno.

Il primo è dell'onorevole Modigliani:

« La Camera invita il Governo a riprendere la pubblicazione della relazione annuale della Direzione generale ponti e strade sulla viabilità, inopportunamente sospesa, contro una antica ed utile consuetudine ».

CUTRUFELLI, *relatore*. La Commissione lo accetta.

PRESIDENTE. Onorevole Modigliani, vuole svolgerlo?

MODIGLIANI. Ci rinunzio, ma lo mantengo e desidero sapere il parere dell'onorevole ministro.

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

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Veramente non si tratta di una relazione annuale, ma di una relazione che si fa ogni due o tre anni, e che soddisfa ad un vero bisogno perchè mostra l'andamento dei lavori dei ponti e delle strade. Quindi accetto completamente l'ordine del giorno dell'onorevole Modigliani.

MODIGLIANI. Onorevole ministro, come ella vede anche dopo il mezzogiorno e mezzo abbiamo fatto del buon lavoro, e per giunta, di accordo!

PRESIDENTE. Metto a partito l'ordine del giorno dell'onorevole Modigliani, del quale ho dato lettura, che è accettato dal Governo e dalla Commissione.

(È approvato).

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Amatucci:

« La Camera invita il Governo ad aggiungere, nel procedere alla nuova classificazione delle nazionali a completamento della strada n. 83 Grottaminarda, Castelbormia, S. Andrea di Conza, Contursi, Eboli, Tirreno inferiore, il tronco a costruire da Vallata all'innesto della provinciale Savignano-Candela, nei pressi del torrente Callaggio, nonchè il tratto esistente di detta provinciale dal suddetto innesto alla stazione ferroviaria di Candela ».

L'onorevole Amatucci ha facoltà di svolgerlo.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Io non posso accettare l'ordine del giorno dell'onorevole Amatucci.

Prego l'onorevole Amatucci di convertirlo in raccomandazione. Invitare il Governo a fare una strada nazionale del costo di due milioni, è cosa che non posso accettare.

PRESIDENTE. Onorevole Amatucci, intende di insistere nel suo emendamento?

AMATUCCI. Dopo quanto ha detto l'onorevole ministro, lo ritiro trasformandolo in raccomandazione.

PRESIDENTE. È così esaurita questa discussione. Questo disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 29 gennaio 1922, n. 40, portante provvedimenti a favore delle aziende esercenti servizi pubblici di trasporto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 29 gennaio 1922, n. 40, portante provvedimenti a favore delle aziende esercenti i servizi pubblici di trasporto. Se ne dia lettura.

CAPPELLERI, segretario, legge: (V. Stampato n. 1671-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

La facoltà di parlare spetta all'onorevole Gronchi, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera richiamando le conclusioni del relatore del disegno di legge in discussione, afferma essere necessario che il Governo inviti i prefetti a tener presente che la facoltà di riduzione del caro-viveri del personale delle reti urbane di cui all'articolo 4 del disegno di legge stesso, è facoltà di carattere eccezionale, onde essa deve venir usata in casi indispensabili e quando non siavi assolutamente altro mezzo per assicurare la continuità dell'esercizio ».

GRONCHI. Questo disegno di legge, che ha carattere di estrema urgenza perchè riguarda la proroga di un caro-viveri già scaduto col 30 giugno, viene alla Camera nelle condizioni più sfavorevoli, perchè esso possa essere esaminato a fondo come l'importanza dell'argomento richiederebbe, perchè, esaminarlo a fondo, probabilmente vorrebbe dire mettere in pericolo l'approvazione per doverlo rimandare al Senato.

Ma, limitandomi a quella che è la parte del trattamento del caro-viveri del personale, rilevo come il disegno di legge costi-

tuisca una difesa del personale solo per quanto riguarda le ferrovie secondarie e le tramvie extra-urbane, per le quali il caro-viveri è prorogato secondo il decreto luogotenenziale del 6 ottobre 1918; mentre, per il personale delle reti urbane, è data con l'articolo 4 facoltà alle aziende di chiederne la riduzione, sia pure con tutte le cautele del parere favorevole del Circolo ferroviario, o delle Commissioni, o del prefetto.

Ora, noi abbiamo ritenuto necessario riprendere le parole con cui lo stesso onorevole relatore concludeva la sua relazione, perchè ci vuoi poco a capire che, col vento che tira in questo momento, un disegno di legge come l'attuale incoraggerà una grandissima parte delle aziende di tramvie urbane a chiedere senz'altro la riduzione del caro-viveri al personale.

Ora, per questo noi abbiamo voluto scegliere una via, che non sarà del tutto adeguata, ma che confidiamo sarà assai efficace, e per questo l'opera del ministro dovrà esercitarsi attivamente ed assiduamente, con molta vigilanza.

Noi abbiamo chiesto che si abbia almeno questa garanzia; che i prefetti siano richiamati al carattere del tutto eccezionale di questa facoltà e di questa riduzione, e non vi consentano se non quando sia dimostrato che l'azienda sopporta un peso troppo grave, e poi, in sede di riordinamento tecnico e organico del servizio, trovare quella economia, che consenta di lasciare al personale il trattamento economico non affatto lauto che esso ha, e consenta di dare all'esercizio quella convenienza economica e tecnica che è necessaria per la sua continuità.

Questo è il significato dell'ordine del giorno, che io pregherei l'onorevole ministro di accettare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Baldesi.

BALDESI. Noi non abbiamo le preoccupazioni dell'onorevole Gronchi circa la scadenza del caro-viveri nelle ferrovie secondarie e nelle tramvie urbane. Noi comprendiamo che, se arriviamo al 31 luglio senza avere approvata la legge, che già è passata al Senato, si potranno presentare delle difficoltà; ma non possiamo aderire nemmeno al concetto dell'onorevole Gronchi, di lasciar passare questo progetto di legge, così, quasi senza discussione, senza veder proprio a fondo, mentre, allorchè si è parlato delle ferrovie dello Stato, durante

la discussione dei lavori pubblici, proprio in fondo si è andato da coloro, i quali imputano tutte le colpe del disavanzo ferroviario alle aziende, che sono dirette da uno Stato incompetente a fare l'industriale.

I concetti, che ha svolto l'onorevole Gronchi, per quanto riguarda il caro-viveri delle tramvie urbane, sono completamente accettabili da noi. Quel dare un po' troppo larga misura di autorità ai prefetti nella concessione o no di diminuire il caro-viveri ai tramvieri urbani, vuol dire lo sbocco immediato alla domanda di parecchie aziende, perchè detto caro-viveri debba essere diminuito.

Ma questo progetto va guardato assolutamente a fondo; va osservato da un punto di vista critico, come di aziende di trasporto, da un punto di vista di difesa degli interessi del personale. È un progetto che dovrebbe tendere, secondo le intenzioni del ministro e del relatore, a delle economie per il bilancio dello Stato, perchè forse lo Stato non è stato capace di incassare quanto a lui di diritto perveniva da diritti fissi, sopratutto che sono state per un certo periodo di tempo applicate alle aziende, per poter compensare e i tramvieri urbani e gli addetti alle ferrovie intercomunali di quel caro-viveri, che era stato assegnato allora dall'equo trattamento.

D'altra parte il pericolo che esiste all'articolo 4, là dove dice: « sempre quando non sia indispensabile ridurre, in relazione alle condizioni finanziarie dell'azienda, la misura della indennità di caro-viveri per assicurare la continuità dell'esercizio », ci mette in condizioni di dubbio, perchè, che avverrà di questi individui lasciati in confronto soltanto del bilancio di certe aziende?

Guardate che, quando abbiamo avuto la discussione sulle ferrovie, si è sentito parlare di condizioni di privilegio dei ferrovieri. Spero che nessuno parlerà di condizioni di privilegio dei tramvieri e degli addetti alle ferrovie secondarie, visto che la differenza di guadagno tra i ferrovieri e i secondari e i tramvieri è veramente sentita. Io ho qui la tabella che dice che, mentre la paga media giornaliera attuale dei ferrovieri, per esempio un ispettore, è 36.66, quella attuale per gli altri addetti a servizi del genere va a 23.90. Se si va all'ultimo sorvegliante di manutenzione che prende 17.40, troviamo che il ferroviere prende 26.60; se prendiamo un qualunque operaio con 13.90 fra i secondari, troviamo che ha 23.43 fra i ferrovieri.

Ora io vi domando se l'equo trattamento sia veramente equo nei confronti di questi secondari, che qualcheduno vorrebbe mettere nella categoria dei privilegiati, tanto privilegiati da poter cominciare la diminuzione del caro-viveri.

Io faccio presente agli onorevoli colleghi — e questo si ricollega con tutte le discussioni che alla Camera si vanno facendo in ogni occasione — che allorchè si tratta di superare questi periodi di crisi, vi è il segno più evidente, più riconoscibile che si cerca in tutti i modi di superare la crisi di aziende o crisi economica totale sulle spalle soltanto di chi lavora.

Ciò è indiscutibilmente vero, perchè allorchè si cercano economie del genere, queste si vogliono fare sulla paga dei lavoratori, e si lascia alle aziende una buona dose di milioni a loro disposizione, che costituiscono per lo Stato una passività, mentre le tariffe vengono inasprite alla loro volta. Mi sembra che preso il cittadino sia come contribuente, sia come addetto ai pubblici servizi, egli sia l'unico che sopporti questa straziante condizione di crisi che c'è in tutto il mondo, e specialmente nel nostro paese.

Devo rammentare che allorchè ci fu la discussione sui lavori pubblici, l'onorevole Mazzini, che fece uno dei più forti discorsi sulla questione delle ferrovie, faceva l'elenco (e qui ho sott'occhio il discorso che non ripeto) di quello che vengono a guadagnare le diverse categorie di ferrovieri, mettendo in evidenza che c'erano emolumenti un po' troppo esagerati, in confronto di altre categorie.

Altri tecnici, esperti, ci hanno elencato quali sono le spese per chilometro, ci hanno fatto sapere il tonnellaggio di carbone che occorre per ciascuna macchina, ci hanno fatto conoscere la percentuale di spese generali che vi è in ogni azienda, ci hanno fatto comprendere che lo sbilancio che risulta nelle ferrovie dello Stato, per quanto debba essere molto diminuito dopo la denuncia dei 400 famosi milioni adottati per riparazione dei carri, tuttavia queste spese si sarebbero potute evitare se si fossero presi determinati provvedimenti. Ora perchè non si è fatto lo stesso, allorchè si trattava di impiegare milioni dello Stato in sussidio di aziende private? Perchè non si è cercato di far conoscere alla Camera (ed io mi auguro che qualcuno dei tecnici che parlarono con tanta profondità e con conoscenza delle cose sul bilancio dei lavori pubblici, ci facciano ora il piacere di illuminarci anche

in questa occasione) che sono possibile economie del genere anche nelle aziende private?

Perchè si vengono ad impegnare 135 milioni all'anno? Stia attento, onorevole ministro, che 135 milioni di passività a carico dello Stato per le ferrovie secondarie sono una cifra di gran lunga superiore a quella che possono rappresentare i milioni di passività delle ferrovie dello Stato, date le proporzioni delle due aziende messe l'una accanto all'altra. Si potrebbe riconoscere che vi sono motivi per sperare in qualche economia, in qualcuna di quelle tante economie che vengono sempre suggerite qui alla Camera dai fedeli custodi, dalle Vestali del patrimonio pubblico e che poi vengono dimenticate tutte le volte che si parla di aziende private.

Perchè avanti di arrivare a toccare il salario degli operai, mi sembra che sarebbe giustificata una indagine profonda di quelli che sono i profitti di questi signori.

Ricordo che un appartenente alla Commissione dell'equo trattamento dovette andare una volta a fare un'inchiesta su una ferrovia elettrica secondaria di una provincia d'Italia, una ferrovia elettrica che era di una passività spaventosa. E dalla inchiesta venne fuori che questa ferrovia era alimentata dalla energia elettrica di una Società privata che era produttrice dell'energia elettrica e legata alla ferrovia con il noto sistema a catena, ed era avvenuto che i prezzi della fornitura della energia elettrica erano talmente alti che quella ferrovia era in condizioni di grande passività. Gli azionisti però trovavano l'utile nel sussidio che il Governo era costretto a dare: dall'altra parte avevano gli enormi utili per la fornitura della energia elettrica che la Società, legata a catena alla ferrovia, vendeva a questa azienda. Naturalmente lo Stato pagava i sussidi.

Ora questi esempi si potrebbero anche moltiplicare.

Qui non ho voluto citare, non ho voluto far nomi, per non provocare i risentimenti di nessuno.

Ma io domando se sia possibile approvare questo disegno di legge senza discussione e senza emendamenti, per la semplice preoccupazione che abbia ad essere approvato e non debba tornare al Senato? Se cioè dobbiamo compromettere l'interesse di migliaia e migliaia di cittadini e lavoratori per una preoccupazione di questo genere. Il ministro potrà rispondere che se non approviamo il disegno di legge col 31 luglio scadrà la possibilità...

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. È scaduta al 30 giugno.

BALDESI. E si è continuato a pagare? Lei mi consola, perchè allora continueremo a pagare anche se tornerà al Senato questo disegno di legge. Le tariffe inasprite seguiranno a sussistere ed allora quale sarebbe la ragione per rifiutare il pagamento del caroviveri agli agenti delle aziende di trasporto secondarie e delle tramvie?

Come compensare i tramvieri? Si erano escogitati due mezzi: quello che viene in discussione e quello attuato finora. C'era un sistema di compensazione fra aziende attive e aziende passive in modo che il gettito delle tariffe veniva redistribuito fra le diverse aziende, cosicchè le aziende le più redditizie come gettito di soprattassa potessero far fronte a quelle linee secondarie che questo gettito non avrebbero avuto e non avrebbero potuto sopprimere alle spese non certo lievi per i loro addetti. Oggi a un tratto questo metodo deve essere abolito. Ma non ci sono altri mezzi che quello proposto dall'onorevole ministro di lasciare la libertà alle aziende e specialmente a quelle nuove di fare contratti liberi cogli addetti? In questo momento di disoccupazione, ciò vorrebbe dire mettere i lavoratori in mano agli industriali. La disoccupazione è quello che è. Non si può pretendere che siano degli eroi i poveri disoccupati.

Ho sott'occhio diversi emendamenti: in alcuni si parla di portare a dieci lire una tassa sulle tessere gratuite: e veda, onorevole ministro, se le venisse di pensare a tutte le tessere gratuite che ci sono sulle ferrovie dello Stato quale vantaggio potrebbe derivarne anche per l'erario.

Quando si parla di mettere una tassa di dieci lire per coloro che viaggiano *gratis* in tram o sulle ferrovie secondarie per tutto l'anno, non le pare che sia un giusto espediente per risolvere la questione?

Si tratterebbe anche di mettere una lira in più sui prezzi dell'abbonamento mensile, due lire in più per l'abbonamento annuo e perchè non è possibile portare i diritti di bollo da tre a dieci lire e perchè non è possibile che le disposizioni vigenti possano essere estese alle aziende esercitanti pubblici servizi di trasporto contemplati nel decreto luogotenenziale che regola questa materia?

Perchè non si devono prendere provvedimenti simili, che non vanno a carico di tutta la collettività, ma a carico di privi-

leggiati che usufruiscono del trasporto gratuito?

E poichè comprendo che vi sono aziende il cui gettito sarà modesto, mentre per altre sarà abbondante, perchè non è possibile ritornare al criterio del cumulo di tutti i gettiti e della redistribuzione, che mi pare criterio tanto equitativo nei confronti di quelle aziende che non hanno la possibilità di avere gettiti maggiori, ma che così si troverebbero in condizioni di poter corrispondere il caro-vivere ai loro addetti, senza ricorrere a quelle spese che sono state elencate?

Non so se l'onorevole ministro e i componenti la Commissione siano del criterio enunciato da qualcuno in Senato, che questo metodo è una specie di comunismo di nuovo conio. No, è una specie di mutualismo di vecchio conio. Si tratta di prendere chi ha poca forza e metterlo insieme a chi ne ha molta, per ottenere una forza media, in modo che tutti possano avere quei certi vantaggi che piccole e disagiate aziende non potrebbero dare.

Onorevole ministro, ho cercato, in brevi parole, senza pretesa di fare un discorso, che sarebbe stato anche il caso di fare, come avvertiva giustamente l'onorevole Gronchi, di mettere in rilievo queste piccole cose che diventano grandi se le approfondiamo, per rilevare se proprio queste aziende meritino davvero che lo Stato faccia il sacrificio di questi 135 milioni, cui si aggiungano quegli altri 6 milioni per il 1922...

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Sono compresi nei 135.

BALDESI. Bene, prendiamo la cifra tonda di 135 milioni; oppure se tali aziende non potrebbero piuttosto studiare il modo di fare economie. Mi pare che dal momento che siamo entrati nel periodo delle economie, questo criterio dovrebbe essere accettato immediatamente. Dovremmo vedere se certe aziende hanno il diritto di continuare a funzionare come funzionano oggi, con delle passività create apposta, diciamolo francamente, per ottenere sussidi. Questo controllo deve essere fatto prima di ricorrere a diminuire il salario operaio.

Ma tutto questo non può essere immediato, e siccome occorre trovare un rimedio immediato per dare il caro-vivere ai tramvieri, bisogna che il ministro non si spaventi che il progetto possa tornare al Senato.

È molto meglio fare una cosa in difesa di molti cittadini e farla in più tempo di quello che si sperava, piuttosto che correre il rischio di altri guai.

Onorevole ministro, lei ha fatto dichiarazioni in Parlamento, secondo cui scioperi nei servizi pubblici non ci dovrebbero essere.

Io posso essere anche del suo parere, che scioperi non ci devono essere.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Bravo! Bravo!

BALDESI. Se però gli operai non hanno nessun mezzo di difesa, e sentono che il Parlamento rifiuta anche di discutere o di emendare un progetto di legge, per la semplice preoccupazione che la legge possa tornare al Senato, domando quale altro mezzo di difesa resterebbe a questi operai, all'infuori di quello che hanno a loro disposizione.

Sono d'accordo con lei che è preferibile non avere agitazioni di questo genere, specie nei servizi pubblici, dove queste agitazioni possono trasformarsi in manifestazioni di carattere politico. Occorre perciò trovare una transazione; altrimenti se ella insistesse per l'approvazione di questa legge tale e quale è, io non sono di quelli che giurano che questi uomini non abbiano diritto di valersi di tutti i mezzi per difendersi contro questa legge.

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso ad altra seduta.

La seduta termina alle 13.15.

Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

PROF. T. TRINCHERI.

Roma, 1922 — Tip. della Camera dei Deputati.