

XXIX.

TORNATA DI GIOVEDÌ 4 DICEMBRE 1924

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ROCCO.

INDICE.

	Pag.		Pag.
Congedi	1108	Disegni di legge (Presentazione):	
Proposta di legge (Annunzio)	1108	OVIGLIO: Disposizioni sulla stampa periodica (<i>Urgenza</i>)	1121
Interrogazioni:		— Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 luglio 1924, n. 1081, contenente norme di attuazione del Regio decreto-legge 15 luglio 1923, n. 3288, sulla gerenza e vigilanza dei giornali e delle pubblicazioni periodiche	1121
Provvedimenti per il Monte pensioni per i maestri elementari:		— Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 luglio 1923, n. 3288, contenente norme sulla gerenza e vigilanza dei giornali e delle pubblicazioni periodiche	1121
GIULIANO, <i>sottosegretario di Stato</i>	1109	— Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1924, n. 1762, unificazione dei ruoli e sistemazione del personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie delle nuove provincie, delle forze ausiliarie e degli uscieri delle provincie stesse	1121
CIARLANTINI	1109	— Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1924, n. 1761, proroga del termine per l'emanazione del testo unico dell'ordinamento del personale degli ufficiali giudiziari, di quello degli uscieri e di quello degli uffici di conciliazione	1121
Provvedimenti per avventizi ex-combattenti in servizio nelle Amministrazioni dello Stato:		— Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 giugno 1924, n. 1007, proroga a tutto l'esercizio 1924-25 delle attribuzioni spettanti alle Prefetture in materia di contabilità carceraria	1121
SPEZZOTTI, <i>sottosegretario di Stato</i>	1109	CIANO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 1° maggio 1924, n. 661, relativo al computo del servizio coloniale a favore degli agenti delle ferrovie dello Stato	1140
BAVARO	1110	— Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 maggio 1924, n. 697, relativo all'acquisto, nell'interesse dell'azienda ferroviaria, di locomotive in conto riparazioni	1140
Parificazione dello stato giuridico ed economico degli insegnanti delle Regie Scuole agrarie a quello degli insegnanti delle scuole medie:			
PEGLION, <i>sottosegretario di Stato</i>	1111		
DI MIRAFIORI-GUERRIERI	1111		
Insufficienza di vagoni di 1ª e 2ª classe nei treni che viaggiano tra Napoli e la Sicilia:			
PANUNZIO, <i>sottosegretario di Stato</i>	1112		
D'AYALA	1112		
Provvedimenti contro la campagna di denigrazione verso l'Italia su giornali stranieri:			
GRANDI DINO, <i>sottosegretario di Stato</i>	1112		
D'AYALA	1113		
Esposizione al pubblico delle importanti raccolte artistiche dell'Istituto di Belle Arti di Napoli:			
GIULIANO, <i>sottosegretario di Stato</i>	1114		
MAMMALELLA	1114		
Giuramento del deputato Innamorati	1114		
Disegno di legge (Seguito della discussione):			
Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925:			
ABISSO	1115		
LANZILLO	1121		
CASALINI VINCENZO	1128		
OLIVETTI	1133		
BOIDO	1141		
PIERAZZI	1145		

	Pag.
CIANO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 maggio 1924, n. 898, relativo alla istituzione del Consiglio d'amministrazione e della carica di direttore generale per le ferrovie dello Stato. . . .	1140
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 maggio 1924, n. 869, riguardante aggiunte e modificazioni al Regio decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, relativo all'inquadramento nelle nuove tabelle organiche del personale delle ferrovie dello Stato.	1140
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 maggio 1924, n. 995, relativo al trattamento di pensione al personale delle ferrovie proveniente dallo Stato ex austro-ungarico	1140
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 giugno 1924, n. 1083, relativo all'attribuzione degli assegni al personale delle ferrovie dello Stato avente qualifiche dall'8° al 14° grado	1140
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 giugno 1924, n. 1236, riguardante la proroga del termine di cui al Regio decreto-legge 27 aprile 1924, numero 556, per le dispense dal servizio del personale ferroviario.	1140
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 luglio 1924, n. 1242, relativo alla composizione della Commissione centrale di avanzamento per il personale delle ferrovie dello Stato	1140
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 luglio 1924, n. 1243, concernente la unificazione della gestione delle linee ferroviarie di Fiume con quella delle ferrovie dello Stato	1140
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 luglio 1924, n. 1244, riguardante modificazioni al Regio decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868, concernente l'istituzione del Consiglio d'amministrazione e della carica di direttore generale per le ferrovie dello Stato.	1140
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 luglio 1924, n. 1321, relativo all'aggregazione di un ufficiale superiore del Regio esercito nel Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato.	1140
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 luglio 1924, n. 1322, relativo al trattamento del personale navigante di bassa forza dipendente dalle ferrovie dello Stato addetto alle linee di navigazione tra il continente e le isole.	1140
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 agosto 1924, n. 1397, concernente l'autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad assumere impegni per un importo di lire 50 milioni per la costruzione di materiale rotabile	1140

	Pag.
CIANO: Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 settembre 1924, n. 1607, relativo a modificazioni al Regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2580, relativo alle provvidenze a favore dei ferrovieri dello Stato ex-combattenti.	1140
— Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 settembre 1924, n. 1608, relativo alla deroga, in occasione dell'Anno Santo, al disposto dell'articolo 8 del Regio decreto 24 settembre 1923, n. 2123, riguardante le nuove tariffe ferroviarie per il trasporto delle persone e delle cose.	1140
Presentazione di relazioni:	
PELLIZZARI: Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Bisi.	1133
GANGITANO: Trattamento di pensione agli ufficiali in congedo pensionati richiamati alle armi per la guerra italo-austriaca	1143
Rinnovazione di votazione segreta:	
Stato di previsione della spesa del Ministero delle colonie per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925.	1115-43

La seduta comincia alle ore 15.

MANARESI, *segretario*, legge il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo: per motivi di famiglia gli onorevoli Gabbì, di giorni 2; Padulli, di 3; Belloni, Ernesto, di 1; Fabbri, di 4; Gasparotto, di 4; Petrillo, di 3; Vassallo, di 3; Leone Leone, di 2; Grassi-Voces, di 3; Riolo, di 2; Chiostri, di 2; Postiglione, di 2; Pedrazzi, di 2; Belloni Amedeo, di 2; Lantini, di 2; De Marsico, di 2; Bette, di 2; Caradonna, di 2; Lessona, di 2; Adinolfi, di 2; Salvi, di 2; Cuoco, di 2; Chiarini, di 2; Carnazza Carlo, di 3; per motivi di salute, gli onorevoli: Ventrella Almerigo, di giorni 4; Marquet, di 1; Bastianini, di 4; e per ufficio pubblico l'onorevole Baiocchi, di giorni 4.

(Sono concessi).

Annuncio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Il deputato Ricchioni ha presentato una proposta di legge per il finanziamento degli Istituti di credito agrario creati con leggi speciali.

Avendo l'onorevole proponente dichiarato di rinanziare allo svolgimento, la proposta sarà stampata, distribuita e inviata alla Giunta del bilancio.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni. La prima è dell'onorevole Ciarlantini, al ministro dell'istruzione pubblica, « per sapere se i maestri italiani, dopo i molteplici e autorevolissimi affidamenti ricevuti, possano sperare che l'annoso problema del Monte Pensioni troverà finalmente degna soluzione entro il corrente anno con la presentazione di un progetto di legge alla Camera dei deputati ».

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

GIULIANO, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Gli studi relativi al Monte pensioni dei maestri elementari sono già avviati, e si confida possano essere condotti a termine in tempo non lungo, ma non si può dare alcuna assicurazione precisa che il disegno di legge sia presentato prima della chiusura dell'attuale periodo dei lavori parlamentari, data la natura e la complessità della questione.

Il Ministero assicura però che affretterà, per quanto è possibile, la risoluzione del problema, tenendo conto delle esigenze del bilancio e della necessità di provvedere ad un equo trattamento di pensione dei maestri elementari.

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

CIARLANTINI. Sono veramente dolente di dovere anche oggi dichiarare una mia soddisfazione molto ridotta.

Io so quanto Sua Eccellenza Giuliano e quanto Sua Eccellenza Casati abbiano a cuore questo problema, che interessa una classe così numerosa di funzionari dello Stato, che hanno più diretto contatto colla massa lavoratrice e col popolo italiano.

Mi ha spinto a questa interrogazione una conversazione del direttore generale della istruzione elementare, riportata da un' autorevole rivista scolastica; ed io, che sono abituato per la mia professione di giornalista a leggere tra le righe, ho capito che il progetto non potrà essere varato tanto presto.

Siccome vi sono alcune migliaia di insegnanti, di vecchi insegnanti, che attendono, con danno loro, della loro salute, e certo anche con danno della scuola, sebbene la

loro fede faccia compiere loro sforzi altissimi per essere quanto più possibile, anche dopo quaranta anni di lavoro, utili all'educazione nazionale, io penso che sarebbe opportunissimo mantenere fede alle promesse fatte.

È sempre disdicevole, anzi, poco simpatico promettere, e poi dover rinviare, con degli sforzi di espressione che rivelano la pena profonda dell'onorevole sottosegretario di Stato per la pubblica istruzione, e la sua intima passione, ma che rivelano anche una non completa e non esatta visione della realtà delle necessità politiche.

E poichè penso che l'onorevole Giuliano vorrà ancora rispondermi, dichiaro di trasformare la mia interrogazione in interpellanza.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione degli onorevoli Bavaro, Viola, Savelli, Pivano, Rossini, Pellanda, Russo, Biagi, Sansone, al presidente del Consiglio dei ministri e al ministro delle finanze, « per conoscere le ragioni per cui non si è dato finora corso all'applicazione dell'articolo 14 del Regio decreto 8 maggio 1924, n. 843, onde attribuire agli avventizi ex-combattenti, in servizio presso le Amministrazioni dello Stato, le provvidenze loro concesse con l'articolo 18 dello stesso decreto; e se non sia opportuno, per sovvenire all'umiliante condizione economica di questi benemeriti della Patria — qualora l'articolo 14 succitato dovesse essere causa di ulteriore ritardo per l'applicazione dell'articolo 18 — estendere a tutte le Amministrazioni dello Stato i provvedimenti presi per alcune di esse e sul tipo di quelli adottati col Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 2884 ».

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

SPEZZOTTI, sottosegretario di Stato per le finanze. I passaggi di categoria degli impiegati di ruolo ex-combattenti di cui all'articolo 14 del Regio decreto 8 maggio 1924, n. 843, si trovano in corso d'attuazione, e saranno con la maggiore sollecitudine portati a compimento, avendo la finanza provveduto, d'accordo con la presidenza del Consiglio, a diramare con circolare n. 18504 del 18 novembre u. s., le opportune istruzioni alle Amministrazioni dello Stato.

A tale passaggio di categoria farà immediatamente seguito la sistemazione in ruolo degli avventizi ex-combattenti prevista nell'articolo 18 del succitato Regio decreto.

È da osservare però che per effetto di disposizione d'ordine generale dell'articolo 8

della legge 21 agosto 1921, n. 1312, nella sistemazione degli avventizi occorre dar la preferenza a coloro tra essi che siano mutilati o invalidi di guerra, disposizione confermata dagli articoli 16 e 17 del ripetuto Regio decreto n. 843 del 1924. Ciò stante non si ravvisa la possibilità di innovazioni in materia, le quali ad ogni modo, allo stato delle cose, non farebbero che ritardare l'attuazione dei succennati benefici.

Nè poi sarebbe ammissibile estendere a tutte le amministrazioni dello Stato i provvedimenti adottati col Regio decreto 30 dicembre 1923, n. 3884, relativo alla istituzione di un ruolo transitorio per l'amministrazione delle pensioni di guerra.

Quella amministrazione ha caratteristiche ed organizzazione affatto speciale e mezzi modesti ed assolutamente inadeguati per adempiere al compito affidatole dalle leggi vigenti.

Invero prima della emanazione del detto provvedimento la grande mole dei servizi dipendenti dalla predetta amministrazione essendo essa priva di propri impiegati di ruolo, gravava su di un numeroso personale avventizio inquadrato da pochi funzionari dei ruoli organici di altre amministrazioni, personale avventizio soggetto a continue fluttuazioni, e, data la sua precarietà, con pregiudizio del regolare andamento dei servizi stessi.

Ad ovviare a tale grave inconveniente e nell'intento altresì di assicurare con personale stabile la sollecita attuazione della riforma tecnico-giuridica delle pensioni stesse, il Governo ritenne di dovere istituire un apposito ruolo transitorio, dato anche che se il servizio delle pensioni di guerra ha carattere di temporaneità ed è, come si è detto, sprovvisto organicamente di personale di ruolo, esso non può, per altro, avere durata tanto breve da poterlo condurre con personale straordinario.

Siffatte considerazioni non ricorrono per le altre amministrazioni dello Stato le quali, avendo propri ruoli organici, si trovano in condizione affatto diversa da quella delle pensioni di guerra.

D'altra parte, come ho detto innanzi, al più presto si prevede che potranno aver luogo assunzioni in ruolo degli avventizi ex-combattenti, e pertanto è da escludere che per un periodo di tempo assai limitato si possa far luogo all'attuazione di ruoli transitori tanto numerosi quanto quelli che occorrerebbero per assecondare i desiderata degli avventizi da sistemare in tutte le amministrazioni dello Stato.

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

BAVARO. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per la sua esauriente risposta, esauriente dal punto di vista formale più che altro, in quanto sostanzialmente la questione da me sollevata rimane allo stato *quo ante*.

Sta di fatto che gli avventizi ex combattenti sistemati formalmente col decreto 8 maggio 1924, n. 843, attendono ancora da sette mesi la sistemazione effettiva, e ciò perchè si è fatto dipendere l'applicazione dell'articolo 18 che concede agli avventizi ex-combattenti in servizio dal 1° dicembre 1923 d'occupare tutti i posti disponibili nel grado iniziale di ogni carriera, dalla applicazione dell'articolo 14. Il quale articolo 14, dopo sette mesi da che è stato emesso il decreto n. 843, non è stato ancora applicato, in maniera che una grande massa di ex combattenti avventizi, dipendenti dalle amministrazioni dello Stato, si trova in queste condizioni economiche: percepisce lire 414 mensili come avventizi di concetto e lire 320 mensili come avventizi di ordine.

Io domando al Governo, domando all'onorevole sottosegretario di Stato, se si può vivere con questi stipendi in questi momenti. Mentre il presidente del Consiglio ha annunciato ripetutamente, e ciò risponde in parte a verità, di avere sistemato gli avventizi ex combattenti, questi si trovano ad aver ottenuto le relative leggi, le quali, però, non sono state ancora applicate.

Ora noi chiediamo l'applicazione sollecita di queste leggi, non fosse altro perchè si possa affermare che il Governo fascista, come in parecchie, anzi in moltissime circostanze ha dato prova, si differenzia dagli altri Governi appunto in questo: che fa le leggi e le applica.

Noi abbiamo proposto il ruolo transitorio, come per gli avventizi della Direzione generale, delle pensioni in vista del fatto che, per applicare l'articolo 14, ci vorrà ancora parecchio tempo. Onorevole sottosegretario di Stato, i suoi affidamenti non possono renderci tranquilli, quando si pensi che oltre tre o quattromila avventizi statali si trovano attualmente in condizione di non poter assolutamente vivere.

E questa massa di ex combattenti naturalmente attende appunto da questa Camera, che è formata in grandissima maggioranza di ex combattenti, la risoluzione dei suoi problemi, attende appunto da questo Governo

il riconoscimento del suo diritto a vivere, per lo meno, dignitosamente.

Perciò rivolgo vivissima preghiera all'onorevole sottosegretario di Stato perchè si renda conto delle necessità economiche e morali di questa gran massa di ex combattenti, la quale naturalmente è molte volte soggetta alle pressioni di forze più o meno pericolose e insidiose. Essa è in una condizione disperante, e non può più oltre attendere, di esser posta in condizione di lavorare per vivere dignitosamente e produrre nell'interesse del Paese.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Lessona, al ministro della guerra, « per conoscere quali provvedimenti intenda adottare per la sistemazione definitiva dei depositi d'esplosivi creati subito dopo la fine della guerra, quasi tutti con carattere di temporaneità ed in particolare quali decisioni ritenga opportuno adottare in confronto degli esplosivi attualmente alloggiati nei forti del Giovo Ligure per il trasporto dei quali, in località detta Pian dell'Acqua, i comuni interessati hanno offerto di contribuire in larga misura ».

Non essendo presente l'onorevole interrogante, si intende che vi abbia rinunciato.

Segue l'interrogazione degli onorevoli Bertacchi, Di Mirafiori-Guerrieri, al ministro dell'economia nazionale, « se non ritenga opportuno disporre, con liberale interpretazione dell'articolo 23 della legge 30 dicembre 1923, n. 3214, che agl'insegnanti di ruolo delle Regie scuole agrarie siano estese le disposizioni del Regio decreto 9 maggio 1920, n. 749, per gl'insegnanti delle scuole medie dipendenti dal Magistero dell'istruzione pubblica, nel senso che vengano ad essi computati come utili, agli effetti dello stipendio e della carriera, gli anni di servizio prestati in qualità d'insegnante incaricato o di assistente ».

L'onorevole Bertacchi non è presente; ma poichè è presente l'onorevole Di Mirafiori, altro firmatario della interrogazione, l'onorevole sottosegretario di Stato per l'economia nazionale ha facoltà di rispondere.

PEGLION, *sottosegretario di Stato per l'economia nazionale*. Col decreto 30 dicembre 1923, n. 3214, lo stato giuridico ed economico del personale direttivo e insegnante delle Regie scuole agrarie medie venne parificato a quello del corrispondente personale degli Istituti di istruzione media dipendenti dal Ministero dell'istruzione pubblica. Anzi si è voluta assicurare tale parificazione anche per l'avvenire, e a ciò prov-

vede esplicitamente l'articolo 23 del ricordato Regio decreto.

Può darsi che tale articolo non sia sufficientemente chiaro, specie per quanto riguarda l'applicabilità delle disposizioni del Regio decreto 9 maggio 1920, n. 749, al predetto personale direttivo e insegnante, e appunto perciò è intendimento del Ministero dell'economia nazionale di promuovere, previo assenso di quello delle finanze, apposito provvedimento per precisare la portata dell'articolo medesimo, di guisa che riesca non dubbia la completa parificazione, che con esso si volle stabilire.

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

DI MIRAFIORI-GUERRIERI. Il personale direttivo insegnante delle Regie scuole agrarie medie, dal saggio provvedimento annunciato dall'onorevole sottosegretario di Stato, si vedrà posto materialmente e moralmente nelle stesse condizioni dei pari grado insegnanti dipendenti dal Ministero della pubblica istruzione.

Constato con vivissimo compiacimento che il Governo nazionale ha accolto ed appoggiato una giusta richiesta, ed anche a nome del collega onorevole Bertacchi ringrazio l'onorevole sottosegretario dichiarandomi pienamente soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Lanzillo, ai ministri dell'economia nazionale e dei lavori pubblici, « Sulle ragioni del ritardo da parte dei due onorevoli ministri nel decidere la nomina del Comitato per l'esecuzione della legge sulle trasformazioni fondiari di pubblico interesse, previsto dall'articolo 14 del decreto Reale 18 maggio 1924, n. 753, nonché sul ritardo nella emanazione delle norme regolamentari prescritte dall'articolo 18 della stessa legge ».

SCIALOJA, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Chiedo che lo svolgimento di questa interrogazione sia rinviato al giorno 16 corrente.

PRESIDENTE. Sta bene. Segue l'interrogazione dell'onorevole D'Ayala, al ministro delle comunicazioni, « per conoscere quali provvedimenti il Governo intende adottare per ovviare alla insufficienza di vagoni di 1ª e 2ª classe nei treni che viaggiano tra Napoli e la Sicilia onde sovente i viaggiatori sono costretti a rimanere ammassati nei corridoi di giorno e di notte ».

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

PANUNZIO, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. La quantità delle carrozze di prima e seconda classe in composizione dei treni circolanti tra Napoli e la Sicilia è stata stabilita in relazione alla normale frequentazione dei treni stessi e alla forza di trazione disponibile.

In considerazione, per altro, che va intensificandosi il movimento viaggiatori nelle località accennate, è stata già studiata l'impostazione su detta linea di una nuova coppia di treni diretti che inizieranno la loro corsa il 1° gennaio in occasione di modificazioni che verranno apportate all'orario in vigore.

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

D'AYALA. Veramente non mi posso dichiarare affatto soddisfatto (*Commenti*) della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato il quale, nella sua taciturna brevità, non è riuscito certamente ad accontentare quelli che sono i legittimi desideri miei e dei cittadini interessati.

PANUNZIO, *sottosegretario di Stato per le comunicazioni*. Lei voleva una vettura, e noi abbiamo dato un treno!

D'AYALA. Senza alcun dubbio, dal Governo nazionale sono stati fatti dei passi avanti come progresso, e si è dimostrato molto buon volere e dobbiamo essergli grati per ciò che riguarda il tentativo, ed anche il fermo proposito di adeguare il servizio ferroviario per la Sicilia ai bisogni dei viaggiatori. Ma è certo che su questo servizio pesa, incombe quasi un fato, quasi un triste destino. (*Rumori*).

Se gli onorevoli colleghi sono di diverso avviso, li prego di manifestare la loro opinione. (*Commenti*).

Triste destino, triste fato per cui nonostante la buonissima volontà del Governo e specialmente dell'attuale Governo, che per questo si differenzia da quelli passati, questo servizio ferroviario rimane sempre inadeguato ai bisogni medi dei viaggiatori.

Queste cose dissi altre volte, e debbo proprio fare come quel critico che diceva: torno a voi entro un biennio con le stesse querele di quelle che altra volta ebbi ai passati Governi a sottoporre.

È vero che vi sono ostacoli dovuti a circostanze imperiose che impediscono che questo servizio sia realmente fatto nelle condizioni necessarie per accontentare i viaggiatori: le strette tra Villa San Giovanni e Messina, la difficoltà che i vagoni entrino nel *ferry-boat* e la irregolarità stessa del servizio che in taluni mesi, in quelli estivi e

quelli invernali, presenta esigenze molto differenti e tali da non poter stabilire una previsione perfetta da parte del Governo che a questo servizio deve provvedere. Ma è certo che lo stato d'inferiorità è enorme.

Ciò certo si deve, anche in parte, alle nostre qualità, direi quasi virtù di tolleranza del popolo siciliano, al fatto che il commercio dei viaggiatori, non essendo molto intenso ed esteso, non possiamo premere con tutti i mezzi presso il Governo per ottenere legittima soddisfazione alle nostre aspirazioni; ma è certo che lo spettacolo che si offre in Sicilia su tutti i treni viaggiatori in questi ultimi tempi, e che si va sempre intensificando col progredire del numero dei viaggiatori e con l'avanzarsi della stagione invernale, è tale, onorevole rappresentante del Governo, da rendersi addirittura insopportabile.

Io tengo conto delle buone promesse fatte e anche dal proposito manifestato di aumentare le coppie dei treni, ma se le statistiche che darà la Direzione delle ferrovie, o altri Uffici, saranno tali da potere apparentemente appagare i criteri amministrativi del Governo, è certo che la situazione di questi treni nei riguardi dei bisogni dei viaggiatori è assolutamente, in certi giorni e in certi periodi, intollerabile.

Io sono sicurissimo che il Governo ha mancato forse finora di conoscenze dirette, e non ha avuto il tempo necessario di rendersi conto di questa situazione; ma confido che provvederà, con spirito di patriottismo e di amore per le condizioni della Sicilia, le quali lo spingeranno a compiere in questo campo, come lo ha compiuto in tutti gli altri, il suo patriottico dovere.

PRESIDENTE. Segue un'altra interrogazione dell'onorevole D'Ayala, al presidente del Consiglio dei ministri e al ministro dell'Interno, « per conoscere quali provvedimenti il Governo intende adottare nell'ambito delle vigenti leggi per frenare la campagna di denigrazione e di menzogne che imperversa a danno dell'Italia in taluni giornali stranieri considerando che molte di tali notizie denigratrici e menzognere provengono da persone straniere dimoranti in Italia ».

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

GRANDI DINO, *sottosegretario di Stato per l'Interno*. Il Ministero per l'Interno, ogni qualvolta ha potuto accertare l'invio a giornali esteri, da parte di cittadini stranieri residenti in Italia di notizie false o denigratorie del nostro Paese, ha provveduto imme-

diatamente alla loro espulsione dal Regno, valendosi di una facoltà concessa dalle disposizioni in vigore.

Come l'onorevole interrogante comprenderà, si tratta di accertamenti non facili, sia per i mezzi coi quali le notizie possono essere fornite, sia per le persone che le forniscono, non sempre individuabili.

Per quanto riguarda l'eventuale trasmissione telegrafica di tali notizie, posso assicurare l'onorevole D'AYALA che le autorità locali applicano rigorosamente le disposizioni sul servizio telegrafico, che sottopongono al visto preventivo i telegrammi che possono interessare la sicurezza dello Stato e l'ordine pubblico (*Approvazioni*).

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

D'AYALA. Mi dichiaro completamente soddisfatto delle dichiarazioni del rappresentante del Governo. Io non potevo nè dovevo in nessun modo dubitare dei fermi propositi che in questo campo animavano il Governo e i suoi rappresentanti.

È un campo abbastanza delicato e vasto, nè io intendo in esso spaziare, perchè non me lo consentirebbe nemmeno la natura del discorso che dovrò fare. È certo però, onorevoli colleghi, che qui non si tratta di specificare o di portare esempi di varia natura, come ben facilmente si potrebbe, sopra il modo come i giornali esteri hanno in questi ultimi tempi oltrepassato il segno dell'impudicizia e della menzogna. (*Commenti*).

Non si tratta certamente della critica, di quella libera critica la quale è lecito a chiunque fare, e che nessuno pone in dubbio nell'epoca di progresso, nella quale noi fortunatamente viviamo. Non si tratta nemmeno di quelle forme ipocrite, gesuitiche e suggestive onde i giornalisti sanno spesso trasformare la verità, pur non cadendo nella menzogna, ma si tratta semplicemente della trasformazione radicale dei fatti, onde alla verità è sostituita la non verità, onde il fatto appare in tutta la sua più cruda manifestazione inventiva.

Ora, onorevoli colleghi, io sono sicuro che tempo verrà, non lontano, in cui questo sistema delle menzogne, da parte dei giornalisti di tutti i paesi... (*Rumori nella tribuna della Stampa*).

PRESIDENTE. Invito la tribuna della stampa a tenere un contegno più corretto!

D'AYALA. Mi appello, per ciò che riguarda la tribuna della stampa, all'autorità dell'onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Ella onorevole D'AYALA non ha bisogno di rivolgermi questo ap-

pello, perchè il Presidente sa compiere il suo dovere.

Invito di nuovo la tribuna della stampa a tenere un contegno diverso, altrimenti prenderò provvedimenti severissimi. (*Approvazioni*).

Continui, onorevole D'AYALA.

D'AYALA. ...questo sistema sarà nelle legislazioni dei paesi civili colpito con leggi da tutti accolte come liberatrici. Purtroppo, quando il progresso umano avrà fatto quest'ultimo passo, noi non saremo tra i viventi. (*Commenti*). Ma è certo che, per ciò che riguarda taluni campi del giornalismo, esso è tale che cade sotto le sanzioni delle leggi, e sotto l'impero di queste deve rimanere.

Non parlo della reciprocità e dei sentimenti tradizionali di generosità della nostra stampa, non parlo del modo come noi italiani trattiamo gli stranieri nei nostri giornali, e cioè sempre con lo spirito di generosa ospitalità. Chi è tra noi che ha potuto leggere, per esempio, la gesta del Circolo dei Ku Klux Klan dell'America del nord, nome curioso, che rappresenta una istituzione che ha per scopo il delitto, che compie tutti i giorni, senza che nessun giornale levi l'allarme contro di essa e si faccia antesignano di civiltà e di progresso? Altri Stati hanno il modo di provvedere alla libertà di stampa, senza venir meno a quello che noi chiamiamo col nostro spirito liberale rispetto alla libertà.

Vi fu un'epoca in cui lo spirito di libertà era così alto nell'Inghilterra, cui rendo qui un sincero omaggio, che il Governo inglese dissuggellava le lettere dei fuorusciti italiani, e voi ricordate come Mazzini avesse dissuggellate le sue lettere e come per verificare se questo fatto, fosse vero, inviò a sè stesso una lettera piena di arena, e quando gli fu consegnata, l'arena non trovò perchè la lettera era stata dissuggellata. Avvenne una discussione alla Camera inglese e questa affermò il diritto di aprire le lettere dei fuorusciti se così voleva la salute dell'Inghilterra.

In questi ultimi tempi, in cui imperversò un'inverosimile propaganda antitaliana, a mezzo di scritti e di giornali, dinanzi ai quali i futuri rimarranno pieni d'incomprensibile stupore, avvenne che un giornale inglese parlava delle rivendicazioni d'Italia, senza che nessuno dicesse nulla in contrario, si rispettava la libertà di stampa; ma quando un giornale italiano sorse a rivendicare i diritti d'Italia, allora fu ordinata la soppressione di quel giornale, che non poté più pubblicarsi.

Sono rari gli esempi, ed io su di essi non mi soffermo, perchè sarebbe facile erudizione di storia moderna nei fatti contemporanei.

Questo esempio, entra nella politica estera nel senso che la propaganda della italianità all'estero ha bisogno di più salde radici e di istituzioni che realmente la difendano e la confermino.

Nel campo della politica interna, quando giornali stranieri, superando, come dissi, il limite della impudicizia e della menzogna cercano di trasformare tutti i fatti con fotografie, con descrizioni di avvenimenti, con racconti di fatti soltanto esistenti nella loro fantasia, e peggio ancora, nel loro desiderio, nel loro odio contro il Governo nazional-fascista, allora questo Governo farà opera degna delle sue tradizioni e dei suoi propositi fermi di patriottismo, se accompagnerà alla frontiera coloro che si saranno resi responsabili di così grave delitto. (*Applausi*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Bottai ai ministri delle comunicazioni e delle finanze « per conoscere quali provvedimenti si riservino nel nuovo decreto di sistemazione degli avventizi postegrafonici agli ex-combattenti del personale dei telefoni, nell'evenienza che questi passino all'industria privata ».

CARUSI, sottosegretario di Stato per le comunicazioni. Chiedo che lo svolgimento di questa interrogazione sia rinviato al giorno 11 corrente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Mammarella, al ministro dell'istruzione pubblica « per conoscere le ragioni che impediscono la regolare esposizione al pubblico delle importanti raccolte artistiche esistenti in Napoli, presso l'Istituto di belle arti ».

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

GIULIANO, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica. Una parte dell'edificio, in cui hanno sede la Regia Accademia di belle arti ed il Liceo artistico di Napoli, accoglie una raccolta di opere di artisti napoletani e meridionali, messa insieme con la donazione fatta da Filippo Palizzi, con alcuni saggi degli antichi pensionati napoletani e con qualche acquisto fatto dall'Istituto e dal Ministero.

La raccolta è stata sempre oggetto delle cure del Ministero che, anche recentemente, ha fatto eseguire lavori di sistemazione e di restauro nei locali e ne ha affidato l'ordinamento e la custodia all'illustre pittore

Vincenzo Volpe, presidente dell'Accademia di belle arti.

Il motivo per cui non si è fissato un regolare orario di apertura al pubblico, come nelle gallerie governative, sta nella relativa entità della raccolta, che, pure essendo importante, non è tale, nel suo complesso, da giustificare l'istituzione della tassa d'ingresso; e sta anche nella scarsità del personale, da adibire alla vigilanza delle sale e dell'accesso, e nella opportunità di limitare la frequenza degli estranei nell'Accademia di belle arti, ai cui fini didattici deve anche servire la raccolta. Questa, del resto, è sempre accessibile agli studiosi ed a quanti ne facciano richiesta alla Presidenza o al Ministero.

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

MAMMALELLA. Non posso dichiararmi soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato.

Non credo neanche che l'onorevole Giuliano sia stato perfettamente informato. La raccolta di opere esistenti presso l'Istituto di belle arti di Napoli, anche senza contare pregevoli opere di artisti stranieri e di altri simili, rappresenta una manifestazione quasi completa, e ad ogni modo pregevolissima, di quella nobilissima scuola napoletana che ha fiorito nello scorso secolo, e che incomincia con Morelli, Gioacchino Toma arriva fino a Mancini a Vincenzo Gemito, artista ancora vivente.

Sottrarre quindi all'ammirazione ed alla educazione del pubblico una raccolta tanto importante, adducendo le ragioni della deficienza di personale, pare a me una giustificazione non perfettamente rigorosa, e comunque non corrispondente alla serietà della materia di cui ci occupiamo.

Quindi non posso dichiararmi soddisfatto, e riservandomi di trasformare questa interrogazione in interpellanza, confido di essere riuscito a richiamare l'attenzione del ministro e della Direzione di Belle Arti sulla opportunità di meglio valorizzare una nostra raccolta di arte moderna che è orgoglio degli artisti napoletani, e che è sicuramente onore di tutta la popolazione napoletana.

PRESIDENTE. È così esaurito il tempo assegnato alle interrogazioni.

Giuramento.

PRESIDENTE. Essendo presente l'onorevole Innamorati, lo invito a giurare.

(*Legge la formula*).

INNAMORATI. Giuro. (*Commenti*).

Rinnovazione della votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle colonie per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1924 al 30 giugno 1925.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: rinnovazione della votazione a scrutinio segreto del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle colonie per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1924 al 30 giugno 1925.

Si faccia la chiama.

MANARESI, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lascерemo aperte le urne, e proseguiremo nello svolgimento dell'ordine del giorno.

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1924 al 30 giugno 1925.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici, per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1924 al 30 giugno 1925.

Proseguendo nella discussione generale, la facoltà di parlare spetta all'onorevole Abisso, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, sottoscritto anche dagli onorevoli Palmisano, Riolo, Armato, Maccotta, Gangitano, Pennavaria, Rubino, Pirrone, Romano Ruggero, Pace, Crisafulli-Mondio, Jung, Majorana, Gentile, Bonaiuto, Russo:

« La Camera invita il Governo ad iniziare senza ulteriore indugio i lavori per la costruzione degli acquedotti promiscui nell'interesse di molti comuni siciliani e delle ferrovie dello Stato ».

ABISSO. Onorevoli colleghi, la discussione del bilancio dei lavori pubblici si è svolta assai elevata e serena, tanto da confermare in coloro, che abbiano il non lieto privilegio di essere i più anziani della Camera, la convinzione che questa Assemblea legislativa sia una delle migliori che abbiano onorato l'Italia. Noi, poi, che abbiamo il disgustoso ricordo delle scene triviali e violente che caratterizzarono le ultime due legislature a sistema proporzionale, non sentiamo alcuna nostalgia per quei sistemi e, tenuto conto che la prova del fuoco del regolare funzionamento del Parlamento è stata superata, auguriamo una lunga villeggiatura agli ospiti dell'Aventino, dove le

nozze, recentemente celebrate tra il Regno e la repubblica, danno i segni evidenti di un'incomposta ed alquanto ridicola luna di miele.

Perchè il Parlamento discute con tanta passione e tanto interesse il bilancio dei lavori pubblici? Perchè senza alcun dubbio esso comprende uno dei rami più importanti della pubblica Amministrazione.

Rientrano nei lavori pubblici le strade ordinarie, il cui sviluppo non solo è condizione della civiltà di un popolo, ma ha influenza sulla produzione agricola, sullo sviluppo industriale, sulla pubblica sicurezza, sulla difesa nazionale; lo stesso Dicastero si occupa dei porti, dai quali in gran parte dipende il commercio estero, esegue le bonifiche e le opere idrauliche, che assicurano la salubrità dell'aria, la coltivabilità di parte del territorio, l'incolumità degli abitati e degli abitanti, la salvezza del raccolto, la navigabilità dei fiumi; cura l'utilizzazione del patrimonio idrico, al duplice fine della irrigazione e della derivazione di energia elettrica contribuendo all'emancipazione dell'Italia dalla schiavitù del grano e del carbone; difende i paesi minacciati dalle frane e rinnova la vita nei luoghi sconvolti e distrutti dai terremoti.

Una così imponente e feconda attività di bene non può non richiamare in modo particolare l'attenzione del paese e dei suoi legislatori.

Durante le numerose discussioni, alle quali ho assistito, non mi è stato dato che di sentire critiche, e, soggiungo subito, delle giuste critiche alla politica dei lavori pubblici.

Consentitemi, onorevoli colleghi, che io metta in rilievo per un momento non soltanto il lato negativo, ma anche il lato positivo che l'argomento ci offre, e che vi ricordi come nel nostro paese siano state compiute opere gigantesche che onorano il nome d'Italia: opere di bonifica che i tecnici stranieri vengono a studiare e ad ammirare, impianti idroelettrici, nei quali l'ingegno e la scienza italiani sfolgorano di magnifica luce e superbi lavori idraulici e portuali.

Ciò ho voluto rilevare per ricordarvi che non soltanto il Ministero dei lavori pubblici è dotato di un personale valoroso ed integro, ma che il nostro corpo del Genio civile ha una fulgida tradizione, della quale come italiani possiamo andare orgogliosi.

Ciò non ci impedisce di constatare la deficienza che presenta la politica dei lavori pubblici sinora seguita.

Per molti anni la caratteristica del Ministero dei lavori pubblici è stata questa: grandiosità di idee e di programmi, assoluta insufficienza dei mezzi per attuarli. Si è riprodotto costantemente, senza alcuna attrattiva di varietà e di novità, l'eterno duello tra il Ministero dei lavori pubblici che a difesa degli interessi nazionali ha reclamato dei fondi, ed il Ministro del tesoro, che a tutela del pareggio del bilancio, li ha negati; da questo contratto e dagli accordi infelici, che ne son nati, si sarebbe dovuta attendere una più modesta ed austera politica di opere pubbliche.

Ma non è stato così. In luogo di proporzionare l'attività dello Stato in materia di lavori pubblici alle risorse reali e proporsi di eseguire sul serio ed al completo le opere di maggiore entità e di più urgente bisogno, si è preferito vivere di espedienti e di illusioni, iniziando grandiosi lavori per lasciarli incompleti, e soddisfacendo piccole esigenze di carattere regionale elettorale o demagogico. Da ciò è derivata un'azione disordinata ed inefficace con un grande spreco di denaro.

Sono numerosissimi i casi in cui si è eseguita una parte di bonifica, che non essendosi proseguita sino a compimento per mancanza di fondi, è andata alla malora; del pari sono stati appaltati tronchi di strada ferrata od ordinaria, che sono rimasti in assò con relativo deperimento delle opere per l'impossibilità finanziaria di eseguire gli altri tronchi; sistemazioni di frane sono state iniziate ed abbandonate, sono stati elargiti fondi per porti dove si rifugiano appena le spigole e le anguille e sono stati trascurati altri porti, la cui efficienza è talvolta in rapporto diretto della prosperità nazionale.

Nel duello tra il ministro dei lavori pubblici e del tesoro, normalmente il primo è rimasto sconfitto; talvolta, però, egli è riuscito a dare una scalfittura al suo collega, inducendolo in qualche modo a largheggiare. Questi, che sarebbero dovuti essere lucidi intervalli, han dato luogo al più indecente arrembaggio, per cui le improvvise risorse sono state sperperate per soddisfare le pretese delle correnti politiche più potenti che col motivo, e talvolta col pretesto della disoccupazione sono riuscite ad imporre lavori inutili e ad alto prezzo, o sono state impiegate per puntellare le vacillanti posizioni elettorali di personalità influenti.

Il Governo nazionale avrebbe dovuto sostituire ad una politica incerta e frammen-

taria una politica organica, pensosa più dell'avvenire che delle contingenze momentanee; ma non sembra che questa via ancora sia stata prescelta.

Un danno notevole all'azione del Ministero dei lavori pubblici è derivato dalla diversità di veduta dei due ultimi ministri.

L'aver avuto a capo di quel Dicastero due personalità di primissimo ordine e due eminenti ingegni è stata una fortuna fino ad un certo punto.

Gli uomini di valore non comune amano lasciare, dove passano, l'impronta della loro personalità, ma quando si tratta di toccare congegni delicati, come quelli che son rappresentati dagli organismi statali, le innovazioni improvvisate ed i radicali mutamenti sono sovente causa di profonda perturbazione. (*Commenti*).

L'onorevole Carnazza volle ordinare in maniera nuova i servizi del Ministero dei lavori pubblici creando le Direzioni generali dell'Italia settentrionale, dell'Italia centrale e dell'Italia meridionale. Il fine che egli si prefisse fu certamente lodevole avendo egli voluto impedire che i fondi destinati ad una parte del Regno fossero assorbiti da altre parti, ed avendo voluto che il problema delle opere pubbliche fosse trattato e risolto con criteri integrali data l'interferenza che esiste tra opere di natura diversa, per cui ad esempio i porti devono esser messi in correlazione colle strade, le bonifiche coi rimboschimenti, ecc., ecc.

Non v'è infatti chi non veda che è inutile costruire un porto se non si pensa ad un tempo a farvi affluire il traffico mediante una fitta rete stradale, come è inutile prosciugare le acque al piano se non si pensa a regolare le acque sin dalle cime dei monti.

Ma se si pensa che in fondo il problema dell'assegnazione definitiva dei fondi si sarebbe potuto risolvere anche in altra maniera, e che il criterio dell'esame dirò così sintetico delle opere pubbliche poteva e può sempre seguirsi attraverso gli uffici del Genio civile, cui tutte le categorie di lavori pubblici sono affidati, si deve convenire che forse era meglio evitare quella specie di terremoto da cui l'amministrazione fu sconvolta durante i primi mesi di applicazione della riforma.

Dopo circa un anno e mezzo, però, la Amministrazione si era adattata alla nuova sistemazione, onde io penso che l'improvviso ritorno all'antico abbia ad un tempo eliminato i lati buoni dell'organizzazione creata dall'onorevole Carnazza ed arrecato nuove e dannose scosse.

Nè mi sembra che possa condividersi l'osservazione della Giunta del bilancio che la specializzazione dei servizi assicuri la maggiore competenza di coloro che debbono dirigerli, essendo ovvio presumere che i direttori generali dei lavori pubblici non debbano incontrare grandi difficoltà ad impadronirsi della legislazione del loro Dicastero, che si presume anzi debbano conoscere. Più opportunamente si dovrebbe richiamare l'attenzione sulla necessità della specializzazione dei tecnici, dai quali non si può pretendere l'onniscienza.

Noi ci illuderemmo, però, se pensassimo che la fortuna dei lavori pubblici in Italia possa dipendere da una semplice ripartizione di servizi, che intralcia per qualche mese l'attività dell'Amministrazione, e finisce per lasciare il tempo che trova. La maggiore o minore efficienza al contrario dipende dall'esistenza o meno di un programma che sia organico, abbia un'alta e larga visione dei bisogni nazionali, e si ispiri ad alcuni elementari principi di giustizia che sono entrati nella coscienza di tutti.

Non posso lasciare questo argomento senza fare un breve cenno, e senza dire una franca parola sui diversi criteri che i due ultimi ministri dei lavori pubblici hanno creduto di seguire per quanto si riferisce allo appalto delle opere.

L'onorevole Carnazza si preoccupò di dare un grande impulso all'attività del suo Dicastero, allargandone i poteri discrezionali, ed eliminando molte formalità; l'onorevole Sarrocchi al contrario ha rimesso in vigore parte dei pareri e dei controlli che erano stati soppressi onde assicurare la più vigilante tutela degli interessi dello Stato.

Per quanto nobili siano le finalità, che i due ministri si sono prefissi, io credo che entrambi abbiano ecceduto. Si è ecceduto nel primo senso, specialmente per quanto riguarda la facoltà data all'Amministrazione di prescindere dalle pubbliche gare e di ricorrere alla trattativa privata perchè a mio avviso quando si tratta di gestioni statali non basta l'intrinseca correttezza ma occorre anche la veste esteriore. Lo Stato, come la moglie di Cesare, non deve essere sospettato. (*Commenti*).

Si è ecceduto in senso opposto perchè sono stati rimessi in vigore pareri e formalismi che sono di intralcio ad ogni agile ed efficace azione amministrativa. Cito, tra quelli, e dissento completamente dalla Giunta del bilancio, i pareri del Consiglio di Stato, che la lunga esperienza amministrativa

aveva dimostrato inabili e buoni soltanto a sprecare del tempo.

Questi pareri valgono, è vero, a coprire responsabilità, ma sono quasi sempre inefficaci nei riguardi di una maggiore regolarità dell'azione amministrativa: talvolta, anzi, hanno la funzione della foglia di fico, che copre, come tutti sanno, le parti invereconde. (*Si ride*).

Approvo l'esclusione, che l'onorevole Sarrocchi ha voluto, dal Consiglio superiore dei lavori pubblici di coloro che hanno collo Stato contrasti di interessi, ritenendo gli inconvenienti maggiori dei vantaggi che certamente potevano derivare dal contributo di una fattiva esperienza, ma non condivido affatto le idee del ministro e della Giunta del bilancio circa l'opportunità di ripristinare i compartimenti del genio civile.

In questa guisa non si fa che aggiungere un nuovo tramite a quelli anche troppo numerosi della burocrazia, il cui congegno gerarchico fu paragonato alla scala di Giacobbe.

Un capo compartimento non ha la possibilità di rivedere a fondo i progetti degli uffici che sono alla sua dipendenza e della cui regolarità è sufficiente garanzia l'esame dell'ingegnere capo; la sua funzione, pertanto, non si risolve che in un dannoso ostruzionismo, che intralcia e rende inefficace l'azione degli uffici esecutivi.

Avrei capito l'istituzione di organi regionali cui fosse attribuita la competenza per quelle materie che richiedono un unico indirizzo, e sarei lieto, ad esempio, se si istituisse in Sicilia un ufficio regionale per la costruzione e manutenzione delle strade, come è stato fatto per la Calabria, ma non mi rendo conto dell'opportunità di ripristinare i capi compartimento, il cui tramonto si era avverato senza ombra di rimpianti.

Un altro lato deplorabile della politica dei lavori pubblici, sul quale non insisto perchè già felicemente trattato da altri oratori, è quello che si potrebbe definire ingiustizia distributiva tra le varie regioni. La lucida relazione dell'onorevole Riccio destò una profonda impressione, e fa apparire lo Stato italiano simile ad un iniquo padre di famiglia che lascia uno dei suoi figli erede universale, ed all'altro cerca di sottrarre persino la legittima con vendite simulate.

Di ciò non ha certo alcuna colpa il ministro Sarrocchi, che sarà anzi un benemerito se da questo punto di vista seguirà le orme

del suo predecessore, che ebbe molto a cuore le sorti del Mezzogiorno.

L'onorevole Sarrocchi, però, leggendo la relazione dell'onorevole Riccio potrebbe ricordarsi di una nota verità, che, cioè, sia più facile la critica che l'azione. Infatti l'onorevole Sarrocchi potrebbe domandare all'onorevole Riccio perchè quando fu ministro dei lavori pubblici non abbia pensato ad attuare quei lodevoli propositi dei quali fa cenno nella sua relazione.

RICCIO, *relatore*. Ho fatto quello che potevo.

ABISSO. Nessuno dubita della buona volontà che animò l'onorevole Riccio, come nessuno dubita della buona volontà che anima l'onorevole Sarrocchi, cui io rivolgo soltanto l'augurio di riserbarsi di non esporre le sue ottime intenzioni il giorno in cui sarà relatore del bilancio dei lavori pubblici, ma di tradurle in atto mentre è in grado di farlo. (*Si ride*).

Le ingiustizie di cui è stato vittima il Mezzogiorno, sono derivate dalla poca solidarietà della sua deputazione politica e dal deficiente spirito associativo, sono dalla manchevole preparazione amministrativa degli enti autarchici. I deputati meridionali sono stati sempre troppo occupati a demolirsi reciprocamente per avere la voglia di premere sui governi a favore della propria regione, come in perfetta unione hanno fatto i rappresentanti del nord; le iniziative private sono mancate nel sud, mentre nel nord specialmente colla magnifica e gloriosa organizzazione dei consorzi han saputo ad un tempo eccitare e costituire l'azione statale; i comuni e le provincie di fronte alla complicata legislazione sui lavori pubblici si son trovati nella condizione della mosca nella ragnatela, e non han potuto muoversi, mentre i comuni e le provincie del nord hanno con grande prontezza sfruttato tutte le occasioni propizie: ciò che fa loro onore.

Le leggi colle quali lo Stato viene in aiuto degli enti locali sono conosciute male o con ritardo, in ogni caso è difficile che una pratica sia integrata in maniera da poter subito entrare in porto.

Attraverso deficienze ed irregolarità le richieste del Mezzogiorno arrivano sempre con l'ultimo treno quando i fondi sono esauriti.

Talvolta l'amministrazione agisce anche in maniera che non merita lode. Così, recentemente sono stati ammessi ad usufruire dei fondi concessi per case popolari quegli enti che entro un mese avrebbero dimostrato di aver ottenuto il finanziamento:

quei comuni e cooperative, e sono naturalmente quelli del Mezzogiorno, che non han compiuto questa insidiosa disposizione son decaduti di pieno diritto.

A tali deficienze del Mezzogiorno uno statista civico risponderebbe: *imputat sibi*; non così può pensare ed agire il Governo nazionale, che deve fare ogni sforzo per portare il Mezzogiorno d'Italia al livello delle più progredite regioni.

Ho appreso con piacere che l'insinuazione secondo la quale alcuni fondi stanziati per la Sicilia erano stati stornati, non ha fondamento.

Ma io desidero ancora, che sulle nuove assegnazioni di fondi sia attribuita alla mia isola una quota invariabile. Sembra che i quindici miliardi che saranno concessi per opere pubbliche nel Mezzogiorno, siano in buona parte un'illusione, sia perchè vanno giornalmente rientrando, sia perchè dovranno essere distribuiti in dieci esercizi ciò che implica che costituiranno la dotazione normale alquanto impinguata del bilancio dei lavori pubblici.

Io non so sino a qual punto l'Ulisse De' Stefani cederà al canto della sirena Sarrocchi: confido però che il ministro dei lavori pubblici terrà a cuore il problema meridionale.

Ci sono delle questioni che costituiscono impegni di onore pel Governo nazionale: uno di questi è quello dei quattro acquedotti promiscui che dovranno costruirsi dalle ferrovie dello Stato in consorzio con circa cinquanta comuni assetati della Sicilia.

Tale spesa è indispensabile per le ferrovie dello Stato, le quali spendono annualmente dei milioni pel trasporto dell'acqua necessaria per le locomotive, senza riuscire ad assicurare, specialmente in essa, un regolare servizio.

Trattasi adunque, di una spesa vantaggiosa nell'interesse dello Stato, di un utile impiego di capitale, di una spesa che per la parte gravante sui lavori pubblici non credo superi i quaranta milioni. Dovremo ancora mendicare questo modesto beneficio, dovremo ricordare le formali promesse che il presidente del Consiglio ha fatto a quarantacinque sindaci convenuti a Roma, alla deputazione siciliana, al popolo plaudente e commosso? Io non dubito che su questo punto pel quale ho presentato un ordine del giorno, sarà detta dall'onorevole Sarrocchi la parola definitiva, una parola cioè, che non sia ripetizione stereotipata di vecchie promesse.

Accenno ora, alle frane che minacciano gli abitati. Le somme che occorrono, non sono punto preoccupanti, e non possono essere negate dal momento che occorrono per preservare ingenti ricchezze nazionali e la vita di migliaia di cittadini. Debbo a questo riguardo mettere in luce l'assurdo sistema di concedere parte delle somme necessarie, facendo eseguire i progetti parzialmente e, cioè sprecando i denari senza alcun utile risultato. Giustamente la Giunta del bilancio richiama l'attenzione del Parlamento sulla opportunità di modificare il Regio decreto 15 novembre 1923 relativo alla classificazione delle strade.

Trovo opportuno che le strade classificate di prima categoria vengano costruite e mantenute dallo Stato, ma non so come molte provincie in difficile situazione finanziaria possano sostenere l'onere di cui si vorrebbe gravarle.

SARROCCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ma non possiamo occuparci della costruzione.

ABISSO. Lo so, ma io parlo anche di costruzioni.

Le altre strade d'importanza secondaria che si vorrebbero mettere a carico dei comuni, che han fatto sempre pessima prova, è preferibile affidarle alle provincie (salvo il contributo dei comuni), sia perchè possono seguire criteri sia larghi ed organici, sia perchè hanno organi tecnici meglio preparati del resto data la composizione dei consigli provinciali, tutti i comuni vi hanno la loro rappresentanza.

Quello che mi preme raccomandare è che per la sistemazione stradale della Sicilia e della provincia di Girgenti, che è in una delle più deplorable condizioni, siano dati i fondi necessari. Ricordiamoci, onorevoli colleghi, che un grande poeta, che dà ora segni di involuzione senile, il Maeterlinck, disse mesi addietro delle cose molto amare sulla Sicilia, rilevò soprattutto la vergogna delle strade impraticabili. Questa accusa che purtroppo è vera, noi ritorciamo contro lo Stato italiano che non si è mai curato di un sì grave problema di carattere nazionale.

All'attenzione dell'onorevole ministro richiamo anche le regie trazzere, alcune delle quali utilissime per il traffico e per l'agricoltura, corrono il rischio di perdersi per lo stato di abbandono in cui si trovano.

A proposito di strade farò un cenno anche dei servizi automobilistici, il cui numero è sparuto nel sud in confronto del nord. La Giunta del bilancio ha rilevato il fenomeno

ma non ci ha indicato nè le cause nè i rimedi. Le cause per cui i servizi automobilistici non attecchiscono sono molteplici, ma si riassumono nella poca convenienza delle imprese, le quali ricevono un sussidio inadeguato alle spese che incontrano.

È assurdo voler sussidiare nel sud questi servizi cogli stessi criteri coi quali si sussidiano nel nord. Noi abbiamo minore traffico, da un canto, e dall'altro pessime strade che si svolgono in terreno sovente accidentato per cui sono minori gli introiti e maggiori le spese. È quindi necessario che i sussidi superino il massimo finora stabilito. A tutto ciò si aggiunge un'assurdità che non sembrerebbe credibile se non fosse vera e che sarebbe bene venisse dal ministro esaminata ed eliminata.

Le imprese assuntrici di servizi automobilistici trovano una risorsa nell'appalto dei servizi postali. L'Amministrazione delle poste, però, riduce e quasi annulla il compenso quando i servizi automobilistici sono sussidiati.

Ciò implica che molti appaltatori hanno più convenienza a servirsi della vecchia diligenza, che dà loro il modo di lucrare il compenso pel servizio postale, che dell'automobile che tale compenso fa cessare.

Lo Stato, cioè, in nome della civiltà incoraggia coi propri quattrini la permanenza e la diffusione delle diligenze. Ripeto che questo inconveniente è uno degli ostacoli maggiori alla diffusione dei servizi automobilistici, che in molti casi rendono inutile la costruzione di ferrovie improduttive. Ed io insisto perchè vi si metta riparo.

Vengo, ora alle bonifiche ed alle opere idrauliche.

Esprimo il mio sincero plauso ai compilatori del testo unico sulle bonifiche, che è uno dei pochi testi di legislazione amministrativa scritti in forma lucida ed eletta. Ivi sono accolti tutti i criteri che la scienza e la pratica avevano suggerito. Ma il pregio principale del nuovo sistema consiste nel considerare le opere di bonifica non più con criteri monchi od unilaterali, ma nel loro aspetto complesso e multiforme. Nei progetti di bonifica non si ha pertanto solo riguardo al fine di liberare i terreni a valle dalle acque stagnanti, ma tale fine si associa a quello della sistemazione montana con l'utilizzazione delle acque a scopo irriguo e di derivazione elettrica.

Si tiene anche conto della opportunità di costruire strade necessarie per mettere i centri abitati in comunicazione coi terreni

bonificati e dell'utilità di rendere utilizzabili, ove sia possibile, a scopo di navigazione interna i canali di bonifica. Si prevedono i lavori di rimboscimento e quelli di sistemazione degli alvei e di arginazione dei corsi d'acqua, opere necessarie per assicurare il grado di umidità richiesto dalle colture e quelle per la provvista di acqua potabile.

Si assicurano così le condizioni per giungere a quella che deve essere la stazione di arrivo delle opere di bonifica e cioè, la bonifica agraria, per l'attuazione della quale l'Amministrazione ha facoltà di estendere ad altri territori la tanto provvida legge sull'Agro romano. Queste disposizioni, come quelle che danno maggiori facilitazioni per le bonifiche meridionali e delle isole, sono soltanto delle promesse che attendiamo di vedere attuate.

Ma l'attesa nei riguardi della Sicilia dura da parecchi decenni ed incontra lo scetticismo generale. È inutile illudersi sull'iniziativa degli enti locali, dei consorzi, di società private. Ivi deve essere più energico e più forte l'intervento dello Stato; ma a tal fine bisogna dotare gli uffici del Genio civile di personale sufficiente e bisogna far cessare la poco lodevole consuetudine di trasferire gli ingegneri dopo pochi mesi, specialmente se buoni, prima ancora che si siano resi padroni della materia che rientra nella loro competenza.

Le opere di bonifica nella Sicilia hanno caratteri ben diversi da quelli dell'alta Italia e vanno messe in relazione alla natura torrentizia dei corsi d'acqua, che mentre stanno secchi buona parte dell'anno, scorrono impetuosi e travolgenti nel periodo delle piogge allagando il territorio attraversato.

I lavori di rimboscimento e di sistemazione idraulica debbono pertanto, avere una particolare considerazione. E poichè degli uffici sono stati da anni istituiti per studiare progetti, io mi permetto pregare il ministro di elargirci qualche lavoro di più e molti progetti di meno, visto che questo arduo problema non può risolversi soltanto sulla carta.

Attendo, pertanto, di conoscere in maniera precisa che cosa il Governo intenda fare, tenuto conto delle esigenze di ciascuna regione e di ciascuna provincia meridionale; — di concreto per ora non vedo che una nota di variazione che riduce gli stanziamenti del bilancio di previsione.

Molto opportuna è la disposizione che riguarda la piccola bonifica, la cui esecuzione

con minima spesa può liberare vasti territori dal flagello della malaria. Io prego il ministro di essere largo di sussidi e di incoraggiare prefetture e Geni civili a dare impulso a queste modeste ed utilissime categorie di lavoro.

A proposito di acque pubbliche raccomandando all'onorevole Sarrocchi di « ficcar lo viso a fondo » nel fenomeno di accaparramento e di monopolio anche larvato, che qualche società idro-elettrica ha largamente attuato in Sicilia, senza alcuna preoccupazione di eseguire le opere, ma colla preoccupazione di non far sorgere imprese concorrenti. Bisogna che certe annose concessioni siano senz'altro dichiarate decadute, non potendo il demanio dallo Stato essere asservito a nessuna organizzazione industriale per quanto potente ed influente.

Richiamo, infine, l'attenzione del ministro Sarrocchi sulla necessità di completare i lavori rimasti in asso delle ferrovie complementari sicule e, cioè la S. Carlo Ribera, la Salaparuta-S. Carlo, la Girgenti-Porto Empedocle. Queste opere mentre integreranno una rete che per essere redditizia deve essere completa e saranno quindi vantaggiose allo Stato, varranno a lenire la fame delle nostre popolazioni, aggravata dall'arresto dell'emigrazione e dalla stagione inclemente. Anche per le ferrovie secondarie, rilevo che se ne intendono costruire alcune inutili e trascurare altre necessarie. Non sarebbe inopportuno un più illuminato criterio di giustizia anche dal punto di vista provinciale.

Una particolare raccomandazione aggiungo perchè siano senza altro indugio eseguiti i lavori indilazionabili dei porti di Licata-Porto Empedocle e Sciacca, elevando le somme all'uopo stanziante.

Onorevoli colleghi! Io ho finito, ma non so fare a meno di chiedervi scusa del lungo e fastidioso discorso.

Ricordiamoci che il nostro Paese ricco di sole, di bellezze naturali e di fulgidi ingegni, è ad un tempo insidiato da occulte forze che ne perturbano la prosperità e la pace.

La siccità da un canto e l'abbondanza delle acque, dall'altro, le frane ed i terremoti con azione in parte costante, in parte saltuaria contristano a sconvolgere intere regioni.

Pensiamo alla fecondità del nostro popolo ed all'insufficienza del nostro territorio, e conveniamo tutti sulla necessità di difendere ogni lembo del nostro Paese per sottrarlo all'azione devastatrice della natura e renderlo produttivo ed adatto al soddisfacimento dei bisogni della nostra stirpe.

Da questo terreno concreto più che sui nebulosi e talvolta vuoti contrasti di formule e di tendenze, il popolo italiano attende il Governo nazionale alla grande prova.

Attende con fede, ma sarà anche giudice inesorabile. Fate, onorevoli ministri, con opera assidua e tenace, ma non per questo meno gloriosa e feconda, che l'Italia compiuta la sua epopea nazionale, possa volgere le energie del lavoro e dell'ingegno alle sublimi lotte della civiltà, debellando i più indomabili tra i suoi nemici, le forze ostili della natura. (*Applausi — Congratulazioni*).

Presentazione di disegni di legge.

OVIGLIO, *ministro della giustizia e degli affari di culto*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

OVIGLIO, *ministro della giustizia e degli affari di culto*. Mi onoro di presentare alla Camera, in nome del ministro dell'interno, il seguente disegno di legge:

Disposizioni sulla stampa periodica (234).

Chiedo che ne sia dichiarata l'urgenza.

Mi onoro inoltre di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 10 luglio 1924, n. 1081, contenente norme di attuazione del Regio decreto-legge 15 luglio 1923, n. 3288, sulla gerenza e vigilanza dei giornali e delle pubblicazioni periodiche; (250)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 15 luglio 1923, n. 3288, contenente norme sulla gerenza e vigilanza dei giornali e delle pubblicazioni periodiche; (251)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 6 novembre 1924, n. 1762, unificazione dei ruoli e sistemazione del personale delle cancellerie e segreterie giudiziarie delle nuove provincie delle forze ausiliarie e degli uscieri delle provincie stesse; (231)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 ottobre 1924, n. 1761, proroga del termine per l'emanazione del testo organico dell'ordinamento del personale degli uffici giudiziari, di quello degli uscieri e di quello degli uffici di conciliazione; (232)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 giugno 1924, n. 1007, proroga a tutto l'esercizio 1924-25 delle attribuzioni spettanti alle Prefetture in materia di contabilità carceraria. (233)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro Guardasigilli della presentazione di questi disegni di legge che saranno trasmessi agli Uffici o alla Giunta generale del

bilancio secondo le rispettive competenze.

L'onorevole ministro chiede la dichiarazione d'urgenza per il disegno di legge: Provvedimenti sulla stampa periodica.

Se non vi sono opposizioni, pongo a partito questa proposta.

(*È approvata*).

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione dello stato di previsione della spesa per il Ministero dei lavori pubblici. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lanzillo.

LANZILLO. Onorevoli colleghi. Non si può esaminare il bilancio dei lavori pubblici senza considerare quella che è la struttura del Ministero a cui sono demandati i fondi destinati ai lavori pubblici.

Dichiaro quindi che la ragione principale per la quale mi accingo a parlare è di fare questa disamina della struttura e della organizzazione interna del Ministero dei lavori pubblici.

La gestione dei lavori pubblici si risolve in termini economici in un problema di investimento di capitali in opere di utilità generale. Si tratta quindi di un problema di scelta: di investire dei capitali, forniti dalla collettività in un modo più o meno utile e idoneo. Lo stesso capitale può rendere molto se investito in modo che risponda all'interesse generale della produzione, magari futuro, magari di un lontano futuro, e lo stesso capitale può essere dilapidato e costituire una « perdita secca » per la ricchezza nazionale. La questione è di sapere se l'investimento è fatto con metodo e saggezza conformi allo scopo al quale esso è destinato. Sicchè tutto nella gestione del Ministero dei lavori pubblici dipende dall'occhio clinico di coloro che amministrano quella parte di patrimonio nazionale affidato ad essi, per lo scopo specifico che c'interessa.

Il primo elemento perchè questa « scelta » sia saggia ed economicamente utile si è che vi sia unità d'indirizzo; che presieda alla gestione una concezione organica dei lavori, che tutte le opere siano vedute in unità d'insieme. Perchè tutte le opere pubbliche, onorevoli colleghi, sono beni rispettivamente complementari: le ferrovie integrano i porti; le strade ordinarie completano il traffico ferroviario, le bonifiche idrauliche impongono le bonifiche agrarie, le derivazioni idroelettriche preparano e facilitano le irrigazioni delle terre asciutte.

I rapporti e le proporzioni delle spese sono un altro elemento da considerare: l'investimento delle disponibilità di bilancio dev'essere armonicamente fatto in vista di un massimo di rendimento.

Non nego che tali computi siano molto difficili specie in un paese complesso come il nostro.

Chi esamini infatti la situazione italiana non può non considerare alcuni presupposti che sono preponderanti quando si tratta di opere pubbliche, alcuni capisaldi che sono connaturati alla struttura stessa del nostro paese. La prima considerazione è la differenza di struttura geologica, di struttura economica e sociale tra le varie parti del nostro paese. La seconda è connessa e interdipendente con la prima: la differenza dei bisogni di una regione in confronto di quelli di un'altra regione, differenza sostanziale, radicale, differenza, direi quasi, che è superiore alle nostre forze, frutto di millenni di storia, di un complesso di circostanze alle quali pochissimo rimedio può — purtroppo! — apportare la modesta opera dei governi che si succedono, ma che deve essere pur sempre presente allo spirito dell'uomo di Governo.

L'Italia settentrionale è costituita dalla grande cerchia montuosa delle Alpi e dalla grande pianura padana.

Nell'Italia centrale abbiamo una situazione appenninica, collinosa, quasi senza pianure, con delle rassomiglianze molto notevoli coll'Italia meridionale; fenomeni tellurici si producono sia pur meno gravi, così nell'Italia centrale come nell'Italia meridionale.

Abbiamo poi l'Italia del sud caratteristica, nella zona estrema, per la dorsale appenninica che scende da ambo i versanti quasi a picco sui due mari, dove quindi le acque precipitano e trasportano violentemente il terreno coltivato, onde deriva quella indisciplinata delle acque che non è stata mai dominata nei secoli dalla forza dell'uomo, e che rende la situazione di quelle terre estremamente pericolosa e critica.

E poi le isole coi loro specifici aspetti così complessi e difficili.

Quindi problema di ghiacciai e di pianura nell'Italia settentrionale, problema profondamente diverso nell'Italia meridionale e media. Questa non è cosa che può attribuirsi ad alcuno, è il prodotto di natura e di un lungo processo storico che è inutile oggi qui rievocare. Le cause storiche sono così imponenti che può dirsi che non v'è colpa degli uomini del Nord nè degli uomini del Sud, in

questa triste vicenda. Le esigenze sono superiori alle forze delle generazioni; e solo il tempo può dare il suo soccorso alla nostra impotenza trasformatrice. Una notevole responsabilità spetta forse ai Governi che non hanno troppo spesso, saputo dare la cura adeguata alla gravità della situazione, e non hanno fatto quanto più si poteva fare per portare rimedio a questo profondo disquilibrio, che si ripercuote in tutta l'attività ed in tutte le sfere della vita nazionale.

Ogni considerazione sul problema dei lavori pubblici va fatta — a mio avviso — in confronto ed in corrispondenza di questa situazione. E credo che due conseguenze perfettamente definite ne derivino:

Nell'Italia settentrionale lavori pubblici vuol dire migliorare le situazioni, dare incremento all'attività economica e alla ricchezza di quella regione. Per esempio: nell'Italia settentrionale vi sono forse un milione di ettari che sono ancora secchi, si tratta di irrigarli; per esempio, si tratta di sistemare il Po in modo che tutte quelle terre che sono al disotto del livello del mare possano essere salve dai pericoli della invasione delle acque ed affidate all'agricoltura ed alla produzione; si tratta insomma di un lavoro di cesello di enorme importanza sociale ed economica, ma che è profondamente diverso da quello che è il problema nelle zone agricole dell'Italia meridionale.

Nell'Italia meridionale la politica dei lavori pubblici deve tendere ad un obiettivo perfettamente diverso, e assai più difficile: deve costruire quanto non esiste o ricostruire quanto la natura ha distrutto; deve investire dei capitali perchè delle intiere zone siano ridate alla vita economica, poichè vi sono delle regioni intiere che sono quasi chiuse, per esempio la Sardegna, e alcune zone della Calabria, da un diaframma di malaria che le circonda e le isola più che dal mare, dalla vita sociale e da ogni slancio di prosperità. È quindi tutta un'opera di ricostruzione, un'opera che deve ridare a queste terre la premessa indispensabile per quella che deve essere una piena attività economica moderna.

Deriva da questo quale deve essere, la funzione dello Stato in confronto di questa disparità di condizioni geografiche, geologiche, igieniche e sociali.

Lo Stato italiano, in confronto di questo disquilibrio, deve agire, direi quasi, da compensatore, deve essere il redistributore della ricchezza e il correttivo di tanti malanni; deve, attraverso un lento processo, che du-

rerà assai a lungo, generazione per generazione, prendere una parte della ricchezza che l'Italia settentrionale crea, e che le sopravanza, e redistribuirla nel Sud, affinché questa situazione di inferiorità geografica e geologica nei modi possibili venga sanata, perchè si abbia uno stato definitivo di equilibrio. Purtroppo finora non solo ciò non si è sempre fatto, ma spesso si è fatto il contrario! Eppure il giorno in cui questo stato di equilibrio tra le due parti della Nazione sarà stato raggiunto, onorevoli colleghi, sarà giorno assai fausto per la Patria, perchè solo allora si saranno poste le basi effettive della grandezza futura della nostra Nazione. (*Approvazioni*).

Da queste premesse, che mi sembrano generali, deriva in modo preciso come deve essere organizzato un Ministero dei lavori pubblici che voglia rispondere alle diverse e complesse esigenze della vita economica del nostro Paese.

Il Ministero deve essere organizzato in guisa che ognuna delle tre grandi parti, in cui la penisola per natura e storia si divide, abbia la sua gestione organica, e abbia un organo che possa vedere tutti i problemi nella loro unità, nella loro connessione, nella loro interdipendenza. Al vertice, le tre grandi direzioni possono essere unite in un Consiglio, il quale possa vagliare collegialmente le relazioni fra l'una o l'altra delle tre parti, e dare la necessaria unità di indirizzo.

A tali concetti si ispirava, onorevole ministro, la riforma del 1922 fatta dal ministro Carnazza che vi ha preceduto. Quella riforma non era tuttavia l'improvvisazione di questo uomo politico, ma rispondeva e risponde ad un'antica aspirazione della vita italiana, e attuava un'idea già matura nella coscienza di tutti.

Ricordo alla Camera un ordine del giorno del compianto onorevole Colajanni, del compianto amico Arcà, che invocavano fin dal 1913 una gestione dei lavori pubblici che tenesse conto della diversità dei problemi delle diverse parti d'Italia e la costituzione del Ministero in modo conforme a quello che oggi propugno.

Fu un grande ministro meridionale, il Gianturco, nel 1907 che credè, con questi concetti, il Magistrato delle acque: vi erano delle provincie, quelle venete, nelle quali urgeva la sistemazione delle acque del Veneto, e non era possibile provvedere da Roma. Si è costituito il Magistrato delle acque con pieni poteri, con quel decentramento amministrativo, finanziario e tecnico che era

indispensabile, colla facoltà di assumere i funzionari e di impiegarli secondo le esigenze; ed oggi possiamo menar vanto di un organismo che onora la pubblica amministrazione italiana e che ha risolto una gran parte dei problemi che si imponevano alla risoluzione ed erano stati ad esso affidati.

E così Zanardelli, ministro settentrionale, quando volle risolvere i problemi della Basilicata, dovette ricorrere ad una legge di decentramento per le opere da farsi in Basilicata.

E concorde in questa era l'aspirazione del compianto onorevole De Nava che poté fare notevoli esperimenti fortunati. La riforma Carnazza era dunque l'epilogo di lunghi anni di studio e del contributo di insigni amministratori sia settentrionali che meridionali.

Nel Nord, vi dicevo, il problema è di ritoccare, di completare, di integrare; nel Sud il problema apparisce in una veste completamente diversa: si tratta di sistemazioni integrali. Tra Nord e Sud manca qualunque omogeneità nei problemi come nelle soluzioni.

Voi avete nel Sud alcune grandi zone, dal monte al mare, perfettamente disordinate: il monte disboscato, il torrente che ha devastato gran parte del versante, le acque che si precipitano senza argini o briglie e trasportano via le coltivazioni che sono sulle loro rive; è la bonifica che manca; è la malaria che sinistramente trionfa, è la mancanza delle strade, è la mancanza del ponte che è travolto dalla furia del torrente. Ed il problema non lo potete risolvere se non integralmente, prendendolo nella sua pienezza e nella sua complessità, e cominciando ad esaminare e a risolvere i problemi integralmente e contemporaneamente nella loro connessione tecnica e logica. Tutta l'attività del Ministero, sotto unica guida nei vari servizi deve operare per l'armonica soluzione delle difficoltà che sono fra loro ferreamente interdipendenti.

La riforma del 1922 aveva, in gran parte, risolto questo problema di metodo perchè aveva posto un solo dirigente amministrativo, accanto al quale c'era l'ispettore generale tecnico, cosicchè formavano una unità; e l'ispettore generale tecnico sapeva di dover risolvere tutti i problemi che esistevano nella sua zona, aveva ai suoi ordini i funzionari tecnici, i suoi ingegneri, che potevano spostare qua e là secondo la loro capacità e secondo le loro attitudini, e quindi studiava i problemi di bonifica, o di sistemazione torrentizia, od altro, con quei criteri unitari e scientifici, e di metodo che non è possibile avere

con la riforma attuale, della quale adesso vedremo altri gravi inconvenienti.

La riforma del ministro Sarrocchi ha determinato questo non senso: al centro si ha una visione analitica dei problemi, mentre si ha una visione ed una esecuzione sintetica alla periferia. Il centro amministrativo e finanziario quindi che per sua natura è organo di sintesi, è invece spezzettato, mentre l'ingegnere capo del Genio civile di un qualsiasi compartimento, che pur deve occuparsi in sintesi tecnica di tutti i problemi che interessano il territorio da lui dipendente, ha a Roma tanti capi servizi quanti sono i servizi nei quali il ministro ha scisso il Ministero!

Il secondo grave inconveniente — forse il più grave — è che i funzionari tecnici dipendono non da superiori tecnici, ma da dirigenti di natura amministrativa, cioè dal Segretariato generale di Roma.

Sicchè domani, supponiamo, c'è un lavoro sul Po: l'ingegnere capo che dirige il lavoro, può essere dal segretariato amministrativo del Ministero trasferito, senza preoccupazione alcuna se egli risponda a certe esigenze tecniche e se egli abbia speciale competenza per quel certo lavoro che gli organi tecnici competenti gli hanno affidato.

Questo è un inconveniente così assurdo che credo non se ne possa trovare altro più grave, dal quale deriva, conseguenza evidente e naturale, un dissenso perenne tra funzionari tecnici e funzionari amministrativi, un soverchiarsi a vicenda fra le funzioni degli uni e le funzioni degli altri, con quelle utilità per l'andamento dei lavori pubblici che voi potete immaginare e che noi adesso vedremo in alcuni casi pratici, che abbiamo sotto occhio.

Dice taluno: ma resta il bilancio tripartito.

Non ha alcuna importanza, onorevoli colleghi, perchè in materia di lavori pubblici, non conta che vi siano le assegnazioni di bilancio. Le assegnazioni di bilancio vi sono state sempre nella vita italiana, e spesso spesso sono restate lettera morta; l'essenziale è trovare lo strumento, il mezzo per cui queste assegnazioni di bilancio si possano trasformare in strade, ferrovie, ponti, quel che volete voi. Ora, quando non abbiamo il mezzo adeguato, idoneo, organizzato, completo in tutti i suoi aspetti, adatto alla funzione a cui è chiamato, è perfettamente inutile e superfluo, anzi è dannoso politicamente — perchè dà l'impressione che si diano dei fondi per poi non volerli erogare — è dannoso avere la tripartizione di bilancio.

La ripartizione di bilancio è logica, necessaria, indispensabile quando anche lo strumento, che i fondi deve adoperare, sia organizzato, adeguato allo scopo per cui è chiamato. Chi è che oggi può dare la unità ai servizi dei lavori pubblici?

Vi prego considerare che sono estremamente obiettivo, che non ho nessuna ragione specifica, nè di dottrina nè di scuola, per criticare questa riforma, nè provo la gioia alquanto maligna di criticare.

Vi dico solo, al lume dei fatti: chi è che dà questa unità? Si dice: il Consiglio superiore dei lavori pubblici. Nossignori: non esiste, non funziona! La riforma del Consiglio superiore dei lavori pubblici ha decapitato questo prezioso organismo. Nella riforma 1922, il Consiglio superiore dei lavori pubblici era stato modellato, molto opportunamente, sull'esempio del Consiglio superiore delle acque, ottimo organismo che aveva fatto buona prova.

Il Consiglio superiore delle acque, con larga giurisdizione, con pieni poteri, formato di persone competenti aveva in pochi anni, dal 1916 al 1922, dato prova di grande capacità; mercè sua si erano potuti concedere un gran numero di derivazioni idrauliche e sviluppare enormemente la capacità idroelettrica dei nostri paesi, in tutte le nostre valli.

Il Consiglio superiore dei lavori pubblici era stato modellato — ripeto — su questo esemplare, con quattro sezioni, ognuna delle quali era permanentemente investita dell'esame di quelle certe questioni, sicchè voi avevate un organo unico, al quale ricorrevano gli interessati, al quale ricorreva il Governo, mentre il ministro era obbligato a rispettare il parere del suo Consiglio superiore tecnico.

E per potersi staccare dal parere del Consiglio superiore, il ministro doveva ricorrere al Consiglio dei ministri, il che aveva una notevole importanza di controllo sulla attività del Dicastero.

Oggi il Consiglio superiore è ridotto ad una funzione puramente ricettiva; è organo secondario, subordinato a sua volta al parere del Consiglio di Stato, il quale non so in che misura e con quale competenza possa intervenire in questioni eminentemente tecniche.

Il solo Consiglio dei lavori pubblici può e deve risolvere le questioni tecniche che hanno dei riflessi d'indole economica e giuridica, ed è bene che nel Consiglio stesso siano elementi che possano esaurire lo studio dei

problemi che sono ad esso affidati. Non è possibile che questo studio sia portato da un Consiglio ad un altro, deciso con criteri diversi che possono essere anche contraddittori, con inevitabile sacrificio di ogni unità d'indirizzo.

Dunque questa unità, che non è data dalla direzione dei servizi, non è data neppure dalla costituzione del Consiglio superiore dei Lavori pubblici. E se vogliamo avere la prova del danno di questa situazione, guardiamo un esempio che ci è fornito dallo stesso ministro onorevole Sarrocchi. Egli quando si trova di fronte al problema imminente, perentorio, improrogabile di costruire in una certa regione d'Italia un certo numero di chilometri di strada, in un certo numero di anni, deve cominciare col rimangiare sè stesso... (*Commenti*) e costituisce quell'organo decentrato e regionale, che è abolito dal sistema ch'egli stesso ha instaurato...

SARROCCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Perchè? Spieghi! Non ho capito...

LANZILLO. Spiego subito, onorevole ministro... Perchè quando il ministro dei lavori pubblici crea in Calabria un organo speciale per costruire le strade, e dà ad un funzionario pieni poteri, compreso quello di assumere funzionari, di fare progetti, di concedere appalti, ecc. allora egli accetta quel criterio di decentramento dei servizi che noi abbiamo oggi difeso e che era fondamento e caposaldo della riforma che egli ha con tanta furia demolito.

Così, quando l'onorevole Sarrocchi deve costruire in Calabria le case economiche e popolari e deve provvedere in un tempo limitato, ed ha urgenza di dare inizio al compito affidatogli dal Consiglio dei ministri, anche allora l'onorevole ministro è costretto a rinnegare sè stesso e crea quell'Ispezzione per la costruzione delle case economiche nelle provincie meridionali, ispezzione sul quale fo delle riserve, pur non essendo il momento di occuparmene, ma che di certo viola il principio della stessa riforma Sarrocchi. (*Commenti*).

La legislazione del Governo fascista in materia di lavori pubblici nel 1922-23 ha dato due importantissimi apporti a quella che è la nostra attività legislativa.

Il primo è il Testo Unico sulle bonifiche (30 dicembre 1923, n. 3256) del quale vari oratori si sono occupati; il secondo è la legge sulle trasformazioni fondiarie di pubblico interesse del 18 maggio 1924.

È bene che la Camera tenga presente che il Testo unico del 1923 è connesso in modo logico e integratore al decreto del 18 maggio 1924 sulle trasformazioni fondiarie. L'uno e l'altra sono ispirate alle stesse direttive e agli stessi principii. Debbo osservare con rammarico che sia la legge sulle bonifiche, che quella sulle trasformazioni fondiarie si sono fermate in ciò che doveva essere la loro attuazione.

La legge sulle trasformazioni fondiarie, è una delle migliori leggi che si siano fatte negli ultimi tempi, legge che risponde alle esigenze fondamentali della vita economica moderna, e si fonda sul concetto della integrazione di tutti i problemi agricoli e tutti tende a risolverli in modo organico e completo; è una legge che fa grande onore all'onorevole Serpieri che l'ha fatta.

Contemporaneamente al Testo unico sulle bonifiche era promulgato il decreto 30 dicembre 1923, n. 3139 (Provvedimenti per il Credito Agrario), col quale lo Stato si impegnavano, fra l'altro, di contribuire al pagamento degli interessi dei mutui nella misura del 2,50 per cento, e col quale lo Stato autorizzava frattanto l'emissione di cartelle fondiarie a determinati istituti. All'articolo 3 di questo decreto infatti, è detto in modo esplicito: « Lo Stato potrà concorrere nel pagamento degli interessi sui mutui di cui ai precedenti articoli, in misura non superiore al 2,50 per cento all'anno, ovvero dell'1,25 per semestre, con le modalità da stabilirsi con decreto del ministro dell'economia nazionale, di concerto col Ministro delle finanze ».

Orbene, siamo al dicembre 1924, e il decreto non è stato ancora fatto...!

La legge Serpieri prevede all'articolo 14 la costituzione di un Comitato il quale — dice l'articolo — delimiti e definisca quelli che sono i comprensori agricoli nei quali deve attuarsi la legge. Orbene, questa legge porta la data del 18 maggio; siamo alla fine del 1924 e il Comitato non è stato ancora costituito.

La stessa legge prevede la formulazione di un regolamento, il quale non è stato ancora redatto. Noi ci auguriamo che queste leggi siano messe in vigore, perchè diano all'Italia quei frutti che essa si attende per la sua prosperità economica avvenire.

Son d'avviso — e non credo di dire cosa nuova — che dal punto di vista finanziario, qualunque miglioria, qualunque investimento di capitali dello Stato, purchè sia fatta la scelta dell'investimento da parte

dello Stato con criterio saggio corrispondente ai precetti economici dei sani investimenti di ricchezza, in un tempo più o meno lungo, deve ricompensare lo Stato della spesa fatta.

E questa — ripeto — non è soltanto l'opinione mia, perchè Cavour, in una famosa relazione presentata nel 1852, quando propugnò quel canale che doveva poi chiamarsi col suo nome, che va dal Po al Ticino e costò allora 80 milioni, cioè la quinta parte forse del bilancio dello Stato di allora, proprio Cavour manifesta la stessa opinione.

Egli premette, ed è bene ricordarlo agli effetti dei nostri provvedimenti per la Sardegna, che questo canale doveva considerarsi anche come un gesto di ricompensa alle popolazioni della Lomellina che nel '59 avevano subito i gravi danni della guerra, per il passaggio delle truppe, e le conseguenti devastazioni.

« Le finanze dello Stato — dice lo Statista — finiscono ad integrare l'apparente sacrificio subito con le più floride rendite delle imposte indirette, delle tasse commerciali ed altre e col minoramento dei pesi, che l'indigenza, con il suo abituale corteo di bisogni, di trasgressioni, di colpe e di delitti fa gravitare sul pubblico interesse ».

Io credo opportuno l'esempio del canale di Cavour, costruito con questa finalità. Questo canale Cavour ha avuto una importanza economica enorme, sul miglioramento di quella vasta plaga che si estende tra il Po e il Ticino, in quanto è il raccordamento di tutto il sistema d'irrigazione della pianura fra la Dora Baltea e il Ticino per oltre 100 mila ettari e servì a trasformare la Lomellina, che pochi anni prima era ritenuta una delle zone più infelici d'Italia, tutte lande e paludi, in una situazione di grande ricchezza. L'esempio ha notevole significato per quel che deve essere la nostra attività e l'indirizzo che il Governo italiano può dare ai lavori pubblici.

Circa le derivazioni idroelettriche dico una sola cosa, ed è che il ministro dei lavori pubblici dovrebbe opporsi alla pretesa del ministro delle finanze di abolire il sussidio delle 40 lire per cavallo.

SARROCCI, *ministro dei lavori pubblici*. Lo sto facendo.

LANZILLO. ...perchè se le grandi derivazioni sono fatte, vi sono ancora le piccole derivazioni, specie nel Mezzogiorno, a cui è ingiusto togliere questo sussidio che lo Stato ha promesso, e toglierlo quando è notorio che in base alla legge del 1916 le derivazioni finiranno in un periodo lontano col

diventare proprietà dello Stato, e quindi lo Stato ha un'interesse prospettivo a che le derivazioni si facciano. D'altra parte non è ammissibile che lo Stato debba commettere un'ingiustizia e violare i precetti fondamentali di giustizia distributiva e di eguaglianza di tutti i cittadini dinanzi ai diritti del fisco e della finanza.

Altro punto che dovrebbe essere considerato, è quello di migliorare le condizioni delle derivazioni per irrigazione, perchè mentre la legge attuale esamina e risolve molto brillantemente quelle che sono le questioni inerenti alle derivazioni idroelettriche, è molto manchevole per quello che riguarda le derivazioni per irrigazione; vorrei che il Governo presentasse un disegno di legge con cui s'integrasse la legge attuale sulle derivazioni idroelettriche con disposizioni adeguate per la derivazione per irrigazione.

Poichè ho la parola, sento il dovere di trattare un'altra questione che per essere attuale e scottante merita qualche dichiarazione da parte del Governo. Si tratta della questione della navigazione interna. Leggo nei giornali, specialmente dell'Italia settentrionale, che va risorgendo l'illusione, che due o tre anni fa aveva fatto molta strada in alcune zone della pubblica opinione, per opera di tecnici che sono tecnici e insieme poeti, perchè si costruisca il famoso canale Milano-Venezia e il non meno famoso canale Milano-Svizzera attraverso i Laghi. Ora è bene si sappia che questi canali sarebbero un tale dispendio di ricchezza e di forza che noi dobbiamo opporci con ogni energia. Questa non è un'idea che possa essere seriamente presa in considerazione in questo momento. È stata già esaminata da uomini insigni della nostra tecnica ed è stata nettamente respinta. È un'idea che è portata in Italia dalla imitazione banale della Germania. Quando parlate con i suoi fautori, l'argomento principe che usano per sostenere la navigazione interna e la costruzione di questi costosi e inutili canali navigabili, è l'esempio del Reno e del Danubio; ma chi conosce da lontano la diversità della situazione del Reno e del Danubio comprende quanto sia ridicolo questo confronto (*Interruzione*).

Il Governo fascista, con uno dei suoi primi atti, distrusse quella montatura. Purtroppo ben venticinque milioni erano già andati dispersi nelle secche del Po. Oggi risorge l'idea attraverso altre circostanze ed attraverso altri uomini: noi diciamo che il Governo deve opporsi, e che la Camera non potrà votare mai simili follie.

La navigazione interna, o signori, è ammissibile e ragionevole quando il percorso per acqua delle merci pesanti e di poco costo sia molto più breve che non per ferrovia. Sul Reno infatti il percorso è più breve. Ma quando si considera che la linea Milano-Venezia è di 400 chilometri, e che la sua concorrente non è la linea ferroviaria Milano-Venezia, perchè il carbone non va a Venezia, ma a Genova, ma è la linea Milano-Genova con un percorso di 154 chilometri, che diventeranno 116 se si costruirà la linea Genova-Piacenza, è follia pensare che il canale navigabile possa avere alcuna vita. E dovete pensare a quanto costi. Non lo dico io perchè non è mia competenza, ma lo dice un uomo che nella tecnica attuale rifugge per la sua sapienza, il Fantoli, che faceva parte della Commissione nominata con decreto 15 luglio 1922.

Nella relazione di tale Commissione, a pagina 182 dei verbali, si legge: « come cittadino non sento di esprimermi favorevolmente. Il problema della navigazione interna è inscindibile, all'onere di 250 milioni per il Po, va aggiunto l'onere assai più grave del grande canale dal Po a Foce d'Adda, ad un lago subalpino, onere non inferiore ad un miliardo ».

Quindi lo Stato italiano dovrebbe affrontare questa spesa ingente, con la sicurezza che non sarebbe mai utilizzata almeno per lunghi anni, senza probabilità quindi di vero beneficio nella vita economica attuale del Paese. Attendo perciò dal Governo una chiara parola in proposito, anche perchè ieri nei giornali di Milano si faceva cenno di un affidamento che il ministro dei lavori pubblici avrebbe dato ad una Commissione di postulanti; attendo dal Governo una parola rassicuratrice circa questo pericolo che potrebbe minacciarci, ed al quale son deciso, e non sarò solo, ad oppormi con ogni energia.

Poichè sono stato costretto dalle esigenze della discussione parlamentare a fare qualche critica all'onorevole Sarrocchi, credo opportuno, prima di concludere, ricordare un provvedimento che merita alta lode, specialmente se sarà integrato da logici completamenti. Voglio parlare del miliardo che il Consiglio dei ministri ha destinato alla Sardegna.

Era tempo che questo atto di riconoscimento vi fosse, per ciò che è stato e che sarà il contributo di patriottismo, di fierezza di carattere, di elevatezza nella partecipazione alla vita pubblica e di sacrificio

della Sardegna; era tempo di tale cospicuo e pieno riconoscimento da parte del Governo.

Il Consiglio dei ministri è stato altamente benemerito nell'aver votato e deciso questa notevole e forte erogazione a beneficio dell'isola che più delle altre regioni d'Italia ne ha bisogno.

Il Consiglio dei ministri ha votato il miliardo, e non poteva far altro che emettere questa manifestazione della sua volontà.

Ma io domando come questo miliardo sarà speso. Esiste un piano regolatore di quelli che devono essere i lavori per l'investimento del miliardo? Esiste un programma? è stato risolto il problema fondamentale, quello degli uomini, degli ingegneri che devono andare in Sardegna ad eseguire questa enorme mole di lavori?

SANNA. Esistono dei programmi...

LANZILLO. Onorevole collega, io penso che quando una impresa privata avesse da investire una enorme somma come questa, avrebbe provveduto anzitutto a investire una parte in spese generali, per mandare delle persone incaricate di eseguire lo studio dei progetti. Ripeto che questi progetti non possono essere scissi l'uno dall'altro, ma debbono essere fusi in unità, in maniera che dove è il porto arrivi la ferrovia, e questa sia completata da strade vicinali, e che la malaria sia considerata in funzione della bonifica, e la bonifica non produca siccità, ma sia integrata dall'irrigazione. È tutta una serie di lavori per cui bisogna mandare degli uomini, i quali devono trascorrere in Sardegna una parte della loro vita, e perciò occorre che sullo stesso miliardo sia data facoltà che i funzionari siano pagati. Se ciò non sarà fatto, il miliardo andrà dilapidato nei soliti meandri della burocrazia.

Se si mandano degli ingegneri non sufficientemente compensati, non vivranno volentieri in zone che sono alle volte alquanto sgradevoli. E quando sappiamo che i funzionari dirigenti, che sono in Sardegna, si lagnano perchè in Sardegna si mandano tutti gli impiegati in punizione, io mi chiedo: come è possibile, seguendo questa vecchia mentalità di altri tempi, investire utilmente, per il benessere della Sardegna, una così ingente somma?

Finisco con questo punto interrogativo, che riprende il concetto dell'unità di indirizzo, che è stata la ragione per cui ho preso la parola, e per cui attendo le vostre dichiarazioni, alle quali mi rimetterò con la fede e per la stima che ho nella vostra lealtà, onorevole ministro. (*Applausi — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Casalini Vincenzo.

CASALINI VINCENZO. Onorevoli colleghi, non sarei deputato di quel Veneto che così luminoso esempio ha dato in materia di bonifiche, se anzitutto non esaminassi sia pure rapidamente, quanto concerne nel bilancio dei lavori pubblici il problema delle bonifiche.

Purtroppo lo stanziamento relativo, e lo riconosce la stessa relazione, è assolutamente insufficiente per affrontare questa importantissima questione. Ora questo problema, che non è solo di bene intesa economia, perchè lo Stato ricupera negli anni in cui la bonifica è in efficienza, il cento per cento almeno dei denari impiegati, ma è anche problema di redenzione igienica delle nostre popolazioni, tormentate dalla malaria, rientra, onorevole ministro, troppo nel quadro generale del bilancio dello Stato e la sua soluzione importa un onere, diciamo meglio, un anticipo di fondi, troppo notevole da parte dello Stato, perchè la sua soluzione non debba piuttosto, secondo me, trovar posto nella discussione del bilancio delle finanze, essendo essa una questione prettamente finanziaria, non tecnica.

Desidero però ricordare che nel basso Veneto esistono ancora troppe bonifiche che devono essere o completate, o completamente fatte. Ricorderò la bonifica di Rosolina, quella dell'Isola di Donzella; il completamento della bonifica del Medio Polesine tra l'Adigetto e l'Adige.

Ma, onorevole ministro, se riconosco che la vostra buona volontà per risolvere il problema delle bonifiche trova troppi freni nella collaborazione del vostro collega delle finanze, vi sono alcuni punti che possono essere da voi sollecitamente risolti. La relazione sul bilancio dei lavori pubblici fa giustamente notare che in virtù del testo unico della legge del 1923 lo Stato può garantire il pagamento dei contributi delle provincie e dei comuni nelle opere di bonifica.

Questa è una disposizione importantissima perchè purtroppo ora avviene che il dieci per cento, con cui le provincie devono contribuire a favore delle bonifiche, ed il dieci per cento per cui devono contribuire i comuni, non possono essere scontati dai bonificatori, presso nessun Istituto di credito, perchè questi Istituti finanziatori troppo poco si fidano della solidità dei bilanci provinciali e comunali.

Così avviene che i bonificatori, contrariamente allo spirito della legge, devono sop-

portare un carico di circa il 20 per cento della bonifica totale, perchè onorevoli colleghi non bisogna dimenticare che i contributi vengono liquidati soltanto dopo che la bonifica è compiuta, sul consuntivo della bonifica stessa.

Ma non basta, i bonificatori per le cause anzidette, per circa il 20 per cento delle spese totali di bonifica, devono sopportare un carico di interessi enormi, perchè essi devono ricorrere al credito bancario ordinario.

Ora, manca ancora il regolamento che dia pratica efficace a questa disposizione del testo unico. Io so bene, onorevole ministro dei lavori pubblici, che il ministro delle finanze è vivamente preoccupato di questa garanzia che lo Stato dovrebbe dare per il contributo delle provincie e dei comuni, ma credo che voi dobbiate esortare e forzare quasi la riluttanza del vostro onorevole collega.

È stata affacciata la possibilità, per esempio, che questa garanzia sia data con una specie di delegazione all'Istituto mutuante sopra le imposte governative o sopra le sovraimposte che questi fondi bonificati renderanno nel futuro. E poichè attualmente queste lande deserte o queste paludi acquitrinose non rendono nulla allo Stato, anche se si deliberasse di concedere una parte di queste sovraimposte a beneficio degli Istituti, che garantiscono il finanziamento, noi non avremmo, in fin dei conti, che un beneficio definitivo dello Stato.

Ma un'altra questione soprattutto, onorevoli colleghi, io voglio affrontare ed è quella che è stata trattata molto brillantemente in questa discussione del bilancio dei lavori pubblici, e di cui è già stata rilevata l'urgente necessità: quella delle strade ordinarie. Mi limiterò ad osservazioni tecniche, tanto più che desidero sia portata qui la voce degli Enti che già hanno considerato questo problema, e che erano i più competenti per farlo come il Congresso dell'Unione delle provincie e il Congresso degli architetti e degli ingegneri italiani.

Il decreto legge sulla manutenzione stradale segna un passo forse decisivo verso il miglioramento della viabilità e verso il riconoscimento della importanza che ha la strada ordinaria. È la prima volta, e il vanto ne va dato all'onorevole Carnazza, che il Governo italiano, ha affermato la strada non essere uno strumento rudimentale del traffico, che viene annullato dalla ferrovia e che deve sparire quando la ferrovia subentra, ma la strada essere sede di vitali comunica-

zioni e di importantissimi traffici. Ma accanto a questa che è una reale benemeranza della legge, vi è in essa onorevoli colleghi un difetto che per me è fondamentale.

Non è stata fatta, secondo me, alcuna indagine sopra il gravame che questo decreto avrebbe importato allo Stato. Peggio ancora: forse non vi sono neppure i dati per fare questo esame, perchè, dopo la relazione del Ministero dei lavori pubblici che risale al 1911, quando il traffico automobilistico era agli albori, non vi sono dati statistici ufficiali sopra il problema delle strade in Italia, o per lo meno essi non sono stati resi pubblici.

Ora questa mancanza di indagine preliminare costituisce tutto il difetto di questo decreto, sicchè quando esso è stato fatto, non è stata calcolata la portata finanziaria. La relazione annessa al decreto accenna ad un onere probabile di 100 milioni, a cui avrebbero dovuto contribuire le provincie, in modo da rendere possibile quella clausola stranissima dell'articolo 21, in cui si dice che tutta la riforma non deve costare nulla allo Stato. Io non comprendo come mai il ministro delle finanze abbia potuto pretendere la inclusione di un simile articolo nel decreto, altro che pensando che egli, pur armato di buone intenzioni, sia rimasto esterrefatto circa l'incognita terribile che il decreto poteva rappresentare per il bilancio dello Stato.

Ma il problema invece è vitalissimo per il nostro Stato.

Vitalissimo anche e forse ancora incognito, come ho detto, il problema finanziario, che poi si ricollega ad un altro ordine di considerazioni. Non si tratta solo di manutenzione ordinaria in genere, ma si tratta di manutenzione straordinaria. Infatti buona parte delle strade che passeranno in prima categoria sono ormai inadatte al traffico che sopportano.

Avete sentito, onorevoli colleghi, che la provincia di Milano, per esempio, ha stanziato decine di milioni per il suo problema stradale. Avete sentito che in alcuni tratti, e sono molto numerosi, per esempio nella Valle del Po, le strade provinciali dovranno passare dalla vecchia manutenzione col sistema del *macadam* ai nuovi metodi di pavimentazione, sia alla pavimentazione stabile di granito che costa circa 250 mila lire a chilometro, sia alla pavimentazione a tipo cemento armato, di cui avete visto un esempio magnifico nelle nostre autostrade, che costa 500 mila lire a chilometro.

Ora, quando si consideri che la rete di strade di prima classe sarà circa di 20 mila

chilometri, e quella di seconda classe sarà circa di 30 mila chilometri, e quasi tutte queste strade hanno sofferto di molti anni di abbandono durante la guerra, e che debbono essere quindi non poche le massicciate che vanno rifatte, e molti tratti di queste strade debbono passare da un sistema di manutenzione ad uno più moderno, come prima vi ho accennato, allora si dovrà pensare che i 72 milioni che l'onorevole Sarrocchi (e gli va data lode) è riuscito quest'anno a dare dal suo bilancio per soddisfare a questo vastissimo problema, sono assolutamente insufficienti. Perchè inoltre non basterà decretare di passare una strada dal comune alla provincia, oppure dalla provincia allo Stato, occorrerà che queste strade, prima di essere passate da un ente all'altro, sieno poste almeno in stato di regolare manutenzione. Altrimenti nessuna provincia vorrà assumere strade comunali. Ora hanno i comuni, hanno le provincie oggi, la possibilità di procedere a questa straordinaria manutenzione, di mettere le strade in stato di consegna? Io credo di no, tanto più che vi sono molti comuni che hanno negli ultimi anni approfittato delle agevolazioni che diverse disposizioni di legge, dal 1903 al 1906, davano loro per eccedere nella costruzione delle strade, per fare delle strade di cui poi il traffico si è poco servito e la cui manutenzione, sia per questa ragione, sia per le condizioni di bilancio, è stata completamente trascurata.

Ed allora, onorevole ministro, credo che ci troviamo davanti ad un problema straordinario, a cui bisogna far fronte con delle entrate straordinarie. È un problema come quello delle bonifiche, un problema come quello delle ricostruzioni nelle terre redente, a cui si è dovuto far fronte con mezzi straordinari di bilancio.

Occorre fare appello a quel risparmio che il risparmiatore italiano ha saputo, sotto l'egida del Governo nazionale, di nuovo cominciare ad accumulare; occorre al risparmio italiano indicare questo nuovo investimento di tutta fiducia, necessario per rifare la nostra rete stradale. Se questo appello al risparmio debba essere fatto sotto forma di un prestito nazionale o forse, come io crederei meglio, colla garanzia dello Stato su prestiti provinciali, lascio a voi, onorevole ministro dei lavori pubblici, il pensare. Ma io credo che se noi ci attardiamo a voler affrontare il problema poco per volta, e sgretolarlo quasi in vari esercizi, le nostre strade veramente si sgretoleranno.

Concludendo: per rendere veramente effettiva l'applicazione dei criteri che si è cer-

cato invano di concretare nel decreto del novembre 1923, occorrono due provvedimenti:

Prima di tutto un'indagine statistica e tecnica che valga a darvi, onorevole ministro, un quadro completo di quello che è il problema stradale italiano, indagine che voi potreste, usufruendo delle molte competenze che abbiamo nei vari uffici tecnici provinciali, far condurre molto speditamente.

In secondo luogo, non attardarsi a risolvere il problema con mezzi ordinari, ma ricorrere, come esso lo esige, a mezzi straordinari di bilancio.

Dopo avere dato uno sguardo al decreto in generale desidero intrattenermi, onorevoli colleghi, su alcune lacune che si riscontrano nelle disposizioni particolari di questo decreto sulla manutenzione stradale.

Prima di tutto il criterio di classifica. Grosso modo, le strade nazionali attuali e le provinciali d'importanza nazionale formerebbero la rete di prima classe, che dovrebbe coprire con le sue maglie tutto il Paese. Le strade provinciali fra i capoluoghi di provincia e capoluoghi dei loro mandamenti formerebbero la rete di seconda classe. Vi sarebbe poi una nuova classe introdotta, e lo accenna la relazione annessa al decreto stesso nella nuova legislazione, e sarebbero le intercomunali, che formerebbero la terza classe. Ci sarebbero poi le comunali che formerebbero la quarta classe.

Ora il criterio informatore di questa classifica è stato, in certo modo, quello amministrativo, quello di rendere facili le comunicazioni tra ogni centro abitato e i suoi capoluoghi di provincia e di mandamento. Ma questo criterio è stato troppo rigido e l'Unione delle provincie ha giustamente fatto osservare che, per esempio, quando si parla di capoluoghi di mandamento, si presenta subito un quesito molto grave. Di quale mandamento dobbiamo occuparci? Del mandamento elettorale o del mandamento giudiziario? Voi sapete che il concetto di mandamento ha subito nell'ultima legislazione delle profonde trasformazioni.

Ma vi è un'altra lacuna grave in questa classifica, ed è che, col criterio rigidamente amministrativo, si è perso di vista che vi sono delle strade, alcune volte importantissime, che non riuniscono tra di loro capoluoghi di provincia, nè i capoluoghi di provincia ai mandamenti, ma che servono solamente ad importanti correnti di commercio, ed allora è necessario che si introduca di nuovo nella legislazione un concetto,

che è stato molto abilmente codificato nella legge del 1865, cioè quello delle strade di grande importanza commerciale ed industriale facenti capo o a ferrovie o a strade nazionali, o almeno a capoluoghi di circondario.

Un altro dei dubbi che lascia il decreto di cui ci occupiamo è un dubbio che bisogna assolutamente risolvere nel regolamento, di cui mi auguro, onorevole ministro, la più sollecita possibile pubblicazione: esso è quello di che cosa s'intende per spesa.

Ricordatevi che è molto importante questo criterio perchè la spesa va divisa oltre che fra lo Stato e la provincia, fra la provincia e i comuni.

Si intende per spesa semplicemente la spesa per i materiali con cui si riparano le strade e si eseguono le massicciate o s'intende altresì la mano d'opera, e s'intende altresì una quota delle spese generali degli uffici tecnici e delle spese di amministrazione?

È un punto che bisogna chiarire molto esplicitamente per evitare numerose e noiose contestazioni e controversie, forse anche giudiziarie, tra i diversi enti che devono contribuire alla manutenzione futura delle strade.

E questo chiarimento è tanto più necessario in quanto vi è un punto importante: quello delle opere straordinarie. Già il decreto ammette che il contributo della spesa possa essere conservato e stabilizzato in un canone fisso per periodo non maggiore di sei anni, ma vi sono pavimentazioni stradali il cui beneficio si fa sentire molto più in là di sei anni, come per esempio in quelle pavimentazioni stabili di cui vi ho parlato prima; ora, se adottiamo solo il criterio dei sei anni è impossibile che degli enti interessati alla spesa per la manutenzione stradale per alcuni tratti di strada, aderiscano a questo rinnovamento di manutenzione stradale.

Vi è poi anche da accertare meglio quale debba essere il metodo di gestione delle spese: perchè vi possono essere due metodi: o per ogni strada si fa una gestione annuale e alla fine dell'esercizio avverrà da parte degli Enti cointeressati il rimborso delle spese, e ciò porterebbe sicuramente ogni anno delle gravissime questioni e ingenererebbe nell'Ente che ha anticipato la spesa il dubbio che questa spesa gli venga rifiuta; ovvero, meglio, vi sarebbe il consolidamento per un periodo per esempio, triennale, della spesa preventivata e la firma di una convenzione tra i diversi Enti, con la garanzia, data con la

delegazione sulla sovrimposta, all'ente che anticipa la spesa e anticipa i lavori. Vi è un altro punto che occorre osservare, ed è questo: nella classifica delle strade succederà che parecchie strade che ora sono provinciali non entreranno nè nella prima nè nella seconda categoria.

Vi sono parecchie provincie che hanno esteso il criterio della provincializzazione delle strade esonerando praticamente i comuni da tutte le strade appena un poco importanti. Ora non vi è ragione, se esse hanno creduto finora di seguire questo criterio, e di migliorare la rete stradale, non vi è nessuna ragione perchè si debba impedire a queste provincie di continuare a gestire le strade sol perchè non avrebbero l'obbligo di gestirle.

Ma la spesa, onorevole ministro, dovrebbe passare allora ai capitoli delle spese facoltative, e m'insegnate che al giorno d'oggi le spese facoltative sono oggetto della vigile cura di chiunque per legge deve rivedere i bilanci dei comuni e delle provincie. Praticamente esse sarebbero falciate e quindi queste provincie si troverebbero di dovere rinunciare alla manutenzione di parecchie strade.

Occorre invece che sia dato carattere di spesa obbligatoria per quelle strade attualmente provinciali che con la nuova classifica passassero persino in quarta classe.

Vi è un altro problema gravissimo, che è stato accennato dai miei colleghi, ed è quello dell'ente che deve curare la manutenzione stradale.

Voi vi ricordate che lo Stato, secondo le decreti, dovrebbe curare la manutenzione delle strade di prima categoria, che però può essere ceduta alle provincie; e le provincie dovrebbero avere la manutenzione delle strade di seconda categoria, ma questa manutenzione può essere avocata allo Stato. Vi è — bisogna riconoscerlo — nel decreto una certa elasticità, che è molto provvidenziale perchè il problema stradale differisce enormemente da una parte all'altra d'Italia.

Però io credo che sia bene risolvere questa questione e vedere quale è veramente l'Ente, che è più adatto a tutelare la buona manutenzione delle nostre strade. Ora io credo che questo Ente sia la provincia. Abbiamo in Italia degli eccellenti uffici tecnici provinciali, che si sono formati con anni, con decenni di esperienze. Occorre ricordare che il problema tecnico della manutenzione stradale non è problema di alta tecnica, è soprattutto problema di continua indagine,

di continua sperimentazione, sul vivo, dei vari materiali che si possono avere sotto mano per mantenere le strade, della migliore utilizzazione delle risorse d'ogni provincia.

Orbene, questa indagine, questa continua sperimentazione, non può essere compiuta che da Enti locali. Non è al Genio civile, che è già oberato da molti compiti, e anche molto più gravi, il cui personale deve avere una certa rotazione in tutta Italia, che può darsi questo compito; quindi io credo che sia assolutamente da appoggiare, onorevole ministro, la richiesta che fa la benemerita Associazione nazionale degli ingegneri italiani, di dare agli Uffici tecnici provinciali la completa responsabilità della manutenzione delle strade sia di 1ª che di 2ª e 3ª classe.

In questo modo noi avremo molto meglio e molto più economicamente sfruttate le risorse delle diverse provincie. Lo Stato deve — e del resto c'è la riserva nel decreto — riservarsi la suprema giurisdizione, riservarsi la facoltà se una provincia non dà alle proprie strade tutta l'attenzione che esse richiedono, di nominare un commissario per fare occorrendo le veci dell'ufficio tecnico provinciale e dell'amministrazione stessa della provincia.

Ma io credo che questo criterio basti, e, del resto, basterebbe che nella maggior parte dei casi lo Stato esaminasse i bilanci provinciali, per vedere subito dalla spesa quali sono le provincie che fanno mantenere le loro strade e quelle che non fanno mantenerle.

V'è un'altra ragione, poi, per cui io credo che siano gli uffici tecnici provinciali, che debbano badare alla manutenzione stradale, ed è questa. Attualmente abbiamo in Italia circa 48,000 chilometri di strade provinciali che dipendono dagli uffici tecnici provinciali, 8,000 che dipendono dal Genio civile e 77,000 dai comuni.

Ora col nuovo ordinamento andrebbero al Genio civile fino a 24 mila chilometri di strade, cioè una enorme falange di nuove strade, per cui mancherebbero la organizzazione e il personale adatto: e ciò, notate bene, onorevoli colleghi, se il Governo non si vale dell'autorizzazione che ha, di avocare a sé la manutenzione di alcune provincie.

Quindi io credo che sia molto più facile aggiungere ai 48 mila chilometri, di cui si occupano attualmente gli uffici tecnici provinciali, anche gli 8 mila delle strade nazionali, che non aggiungere agli 8 mila delle strade nazionali altri 16 mila chilometri di strade provinciali.

La riforma Carnazza è stata dal Congresso dell'Unione delle provincie molto profondamente esaminata, e, in genere, tutti si sono resi conto che è veramente un passo avanti della nostra legislazione. Però non bisogna nascondersi che essa ha sollevato gravissime preoccupazioni in buon numero di provincie, e sono precisamente quelle, che hanno attualmente numerosi tratti delle loro strade nazionalizzati. Vi è il caso, per esempio, della provincia di Belluno, che attualmente ha un bilancio provinciale di un milione e mezzo e che vedrebbe domani, colla riforma stradale, addossarsi un carico di 1 milione e 700 mila lire, cioè più del proprio bilancio attuale. Sono circa 16 provincie in questa condizione, onorevole ministro, e perchè questa riforma, che voi avete fatto molto bene a mantenere nelle sue linee essenziali, possa essere veramente applicata senza danno di queste provincie, occorre che, sia pure con provvedimenti temporanei, venga loro alleviato il carico e reso loro possibile il trapasso da una forma di legislazione stradale ad un'altra.

Un ultimo problema stradale, benchè non di competenza del Ministero dei lavori pubblici ma di quello delle finanze, va esaminato. Voi, onorevole ministro, dovete far presente al vostro collega delle finanze che una disposizione di legge rischia di essere resa assolutamente vana per i criteri con cui si vogliono esaminare i regolamenti provinciali.

Parlo del contributo stradale.

Con decreto del 13 novembre dell'anno scorso, è stato istituito a carico delle persone o degli enti che in dipendenza del loro commercio e della loro industria o che per altri motivi determinano un intenso logorio delle strade, un contributo la cui somma in ogni provincia non deve superare un terzo delle spese sostenute per le strade nell'anno precedente.

Ora io credo che questo sia stato un regolamento molto opportuno perchè vi sono delle industrie e dei commerci che più di altri rovinano le strade le quali sono in complesso pagate sopra i tributi fondiari e quindi dall'agricoltura. Ma succede che i regolamenti per l'applicazione di questo contributo, che è utile per le nostre provincie, poichè vi sono traffici, e voi lo sapete onorevole ministro, a tipo industriale e agrario ingentissimi e che sono più di tutti responsabili del logoramento delle strade, quando sono presentati agli organi competenti del Ministero delle finanze per essere approvati,

vengono modificati od ostacolati in una maniera che rende completamente inefficace il decreto stesso.

E mi spiego. Da noi, parlo della provincia di Rovigo, non è il singolo mezzo di trasporto che può essere tassato, perchè dovremmo tassare delle diecine di migliaia di carrettieri che fanno della industria dei trasporti il loro unico mezzo di esistenza, quindi dovremmo tassare in sostanza degli strumenti di lavoro; o dovremmo tassare soverchiamente gli automezzi che, onorevole ministro, voi pure sapete, sono terribilmente già tassati dallo Stato italiano. Quindi se vogliamo che questo contributo stradale frutti qualche cosa alle nostre provincie e non creare una dolorosa sperequazione nei tributi, non possiamo che tassare i nostri stabilimenti industriali e soprattutto quelle industrie che sono veramente responsabili del logoramento stradale.

Al Ministero delle finanze non vogliono sapere di questo criterio. Si tratta di egregi funzionari, magnifici difensori dell'Erario italiano, ma che forse troppo poco vivono la vita del Paese e per cui gli automezzi rappresentano ancora dei veicoli di lusso.

Ora ciò è assolutamente impossibile perchè, e l'hanno detto altri colleghi, non vi è nessuno Stato come l'Italia che gravi sopra gli autotrasporti la propria mano. Bisogna invece tassare le industrie.

Se questo criterio nostro ha ragione di essere per noi, non avrà, lo riconosco, ragione d'essere per altre provincie, per esempio per quella di Alessandria che è riuscita a tassare in maniera abbastanza conveniente i mezzi di trasporto che presentano altre caratteristiche che da noi, ma perciò occorre, onorevole ministro dei lavori pubblici, far presente al ministro delle finanze che è necessario lasciare, nella regolamentazione di questa utenza stradale, la massima libertà ad ogni provincia, altrimenti i benefici effetti del decreto stesso sarebbero completamente eliminati.

Onorevole ministro, il problema stradale è veramente formidabile; dopo quello delle bonifiche, anzi, per certi speciali riguardi, prima ancora di quello delle bonifiche, è attualmente il più importante del vostro Dicastero.

Io non dubito che voi saprete risolverlo, non dubito che voi riuscirete ad attrarre l'attenzione dei membri del Ministero nazionale e soprattutto di quello della finanza su questo fondamentale tra i problemi della nostra vita industriale e commerciale.

Questo deve essere, perchè è impossibile che l'Italia, dal cui centro partivano alla conquista militare, ma soprattutto civile del mondo, le meravigliose strade romane, si dimostri indegna di tanta eredità. (*Applausi — Congratulazioni.*)

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Pellizzari ha facoltà di recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

PELLIZZARI. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Bisi per ingiurie a mezzo della stampa.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Seguito della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1924 al 30 giugno 1925.

PRESIDENTE. Proseguendo nella discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1924 al 30 giugno 1925, ha facoltà di parlare l'onorevole Olivetti.

OLIVETTI. Onorevoli colleghi! Io non parlerò di stanziamenti, nè mi occuperò di alcuna categoria speciale di lavori; non voglio nemmeno discutere di qualche particolare problema, per quanto consideri che in materia di lavori pubblici i problemi sono molti e tutti interessantissimi.

Mi tenterebbe forse di accennarne taluno che non fu toccato in questa sede coll'ampiezza rispondente alla sua importanza. Mi tenterebbe così parlare della necessità di provvedere a valorizzare e a sostenere gli sforzi che si fanno dai piccoli e medi comuni per avere la possibilità di svolgere un programma di opere pubbliche. Si tratta di comuni che sono disposti a mettere a disposizione di questo scopo tutte le loro risorse, ma che vedono ritardati i loro sforzi dalla difficoltà di ottenere l'approvazione tecnica e amministrativa dei loro progetti e di contrarre quei mutui di favore che la legge loro accorda nelle sue disposizioni, ma che la pratica sovente loro rifiuta o ritarda.

È un problema questo che sarebbe molto importante, perchè sono migliaia di comuni in Italia che, all'infuori del mezzogiorno, ancora mancano di allacciamento coi capoluoghi o cogli abitati più vicini, che mancano

di acquedotti, che mancano di scuole, che mancano di altre opere igieniche. E non sono poche le stazioni, così dette di cura, in cui mancano le più elementari opere igieniche pubbliche.

A me basta qui richiamare su questo punto l'attenzione benevola del Ministro, senza che mi dilunghi a discutere di questo argomento, solo osservando che specialmente dall'aiuto che si darà a questi medi e piccoli centri che costituiscono l'ossatura vera della Nazione, può venire una migliore ed una maggiore valorizzazione d'interesse regionali.

Ma io credo che il problema fondamentale per quanto è già stato trattato da parecchi altri colleghi, e ultimamente anche dall'onorevole Lanzillo, è quello dell'organizzazione amministrativa dei lavori pubblici, e quello del sistema che si deve adottare nell'attuazione di questi lavori pubblici.

In sostanza sono state ripetute qui da tutti gli oratori, e se ne ha una conferma dagli ordini del giorno presentati da parecchie parti, lagnanze contro l'eccessiva lentezza con cui i lavori pubblici sono eseguiti, nonostante che i relativi stanziamenti siano già in bilancio. Il lamento non è sempre infondato. Mi sono potuto procurare, per esempio, una nota dello stato dei lavori dei porti, ed ho visto che nei porti d'Italia, ad eccezione di due, che dipendono fortunatamente da due Enti autonomi, quello di Genova e quello di Venezia, ad eccezione di questi due, sono arrestati o quasi i lavori; dove proseguono, proseguono in tali condizioni che le imprese non sanno nemmeno se e quando i lavori verranno pagati. Cito il porto di Napoli, che fu oggetto di così attente e benevole cure da parte del Presidente del Consiglio, che fu oggetto di precise promesse ed in cui, per esempio, la situazione è questa: che in occasione della visita a Napoli di S. E. Mussolini l'impresa fu autorizzata ad iniziare l'impianto dei cantieri, ma a tutt'oggi, per quanto siano passati circa cinque mesi, — era allora il 26 luglio —, non è stato ancora emesso il regolare decreto di approvazione di quei progetti, per quanto essi fin dal 30 marzo di quest'anno siano stati presentati, per quanto siano stati approvati dal Consiglio superiore nell'ottobre passato. Napoli è un esempio; ma potrei ripetere la stessa cosa per Livorno, per Bari, per Catania, per Palermo, potrei aggiungere che per Spezia l'impresa è stata obbligata a portare sul posto i mezzi prima della firma del contratto, ma ancora, fino al giorno di oggi,

una regolarizzazione di quella posizione non è avvenuta.

Ora questo deve preoccupare il Governo e la Camera, da due punti di vista: dal punto di vista politico, perchè le popolazioni che si vedono giungere promesse ed affidamenti, e constatano invece il rallentare o il ritardo dell'esecuzione dei programmi e dei lavori, perdono la fiducia e si lasciano prendere da un sempre maggiore sconforto; dal lato finanziario, perchè la lentezza nella esecuzione dei progetti, la lentezza nella attuazione dei programmi, produce sovente maggiore dispersione di spesa di quella che non sarebbe strettamente necessaria. Possiamo trovare altri riscontri di questo fatto nelle strade della Calabria, a cui, se non erro, si sono destinati 600 milioni. Ora mentre vi sono progetti pronti per 60 milioni, son state appaltate opere soltanto per 18 milioni. È questo un primo indice; perchè la macchina che ha ricevuto l'impulso non si ferma improvvisamente, e nella sua forza d'inerzia non si rallenta di un colpo. Ma esiste anche un altro indice, che i pagamenti fatti nel primo trimestre di quest'anno in esecuzione di lavori pubblici, ammontano in base al conto del Tesoro del 30 settembre a 175 milioni, mentre nel periodo corrispondente dell'anno scorso ammontavano a 212 milioni. Tutto questo da che cosa deriva? È stato detto dal collega Lanzillo che il Ministero dei lavori pubblici ha subito due terremoti, uno quando salì al Ministero l'onorevole Carnazza, e l'altro quando salì al Ministero l'onorevole Sarrocchi. In sostanza l'affermazione è vera ed è tanto più doloroso constatarlo in quanto in altri tempi si citava il Ministero dei lavori pubblici come il Ministero che era meglio amministrato, in cui erano i più valenti funzionari, da cui, anzi, tutti i ministri che salivano al Governo cercavano di trarre i propri capi di gabinetto, a riprova della generale convinzione che i funzionari del Ministero dei lavori pubblici, fossero tra i migliori e più versati funzionari dello Stato.

Di fatto che cosa è avvenuto? È salito al potere il ministro Carnazza: e propone una riforma completa del Ministero e dei sistemi in uso. La riforma è attuata con una regolare deliberazione del Consiglio dei ministri, Capo del Governo l'onorevole Mussolini. Cade Carnazza e gli succede il ministro Sarrocchi: tutto viene cambiato nell'organismo ministeriale in base a nuove deliberazioni del medesimo Governo.

E allora vien fatto di domandarsi se proprio a distanza di così poco tempo vi era ragione di rivolgimenti così radicali, se proprio non era opportuno in un campo così complesso e così delicato come quello dell'Amministrazione dei lavori pubblici attenersi a quella continuità di indirizzo che ogni Governo deve avere, se non nelle modalità e nei particolari, almeno nella linea generale. Occorre domandarsi se proprio era necessario demolire e rifare ciò che era stato prima costruito.

Per rispondere a queste domande non sarà male fare un'indagine, per sommi capi almeno, analitica.

Ora, i mezzi attraverso cui si attua la politica dei lavori pubblici sono essenzialmente tre: il Consiglio Superiore dei lavori pubblici, l'ordinamento burocratico del Ministero stesso, i sistemi adottati dal Ministero.

Cominciamo dal Consiglio superiore dei lavori pubblici. Prima della riforma Carnazza esistevano al Ministero dei Lavori Pubblici, se non erro, cinque corpi consultivi permanenti, oltre molte commissioni: il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio superiore delle acque, la Commissione per le sistemazioni idrauliche forestali e per le bonifiche, la Giunta per le opere pubbliche in Colonia, il Comitato speciale per l'edilizia sismica, oltre altre Commissioni permanenti importantissime come la Commissione reale per l'irrigazione.

La riforma Carnazza unifica questi vari corpi consultivi, che aggiungevano o sovrapponevano il loro parere, li concentra in un solo, il Consiglio superiore dei lavori pubblici, e dà a questo Consiglio un carattere, di cui è stata attribuita da una parte intera la colpa, dall'altra parte intero il merito all'onorevole Carnazza. Ora io ritengo che nè l'una nè l'altro spettino principalmente od esclusivamente a lui.

Effettivamente fin dai tempi precedenti la guerra, si era manifestata nell'Amministrazione dei lavori pubblici, per parecchie branche, la tendenza a togliere impacci di troppi controlli e pareri preventivi che non sempre erano efficaci e che sovente davano luogo soltanto a dannosi ritardi burocratici. Era già cominciata allora una evoluzione che tendeva ad accentrare nei Corpi che avessero competenza tecnica e giuridica nello stesso tempo, tutte le pratiche prescritte dalla legge e precedenti l'esecuzione delle opere pubbliche.

Un'applicazione magnifica di questa evoluzione l'abbiamo avuta nel Consiglio superiore delle acque, alla cui azione e alla cui opera è specialmente dovuto quel rigoglio magnifico di imprese e di industrie idroelettriche che ancora nei giorni scorsi ha visto mettere in luce le proprie benemerenzze in quest'Aula.

Io ritengo che buona parte della rapidità e del progresso sullo sviluppo di questa industria sono dovute al fatto specialmente che in uno stesso organo collaboravano giuristi, funzionari, uomini pratici dell'industria; ciascuno portandovi in perfetta armonia il contributo delle proprie competenze. E inoltre al fatto che una volta ottenuta l'approvazione di questo Consiglio, tutte le pratiche erano esaurite e si poteva passare dal campo dello studio a quello della esecuzione.

Il ministro Carnazza ha tenuto conto di una cosa: che il sistema non era stato soltanto propugnato da quel supremo difensore degli interessi erariali che era Giovanni Villa, avvocato generale dello Stato, che esso non aveva solamente avuto l'approvazione della pratica esperienza, ma che anche i corpi legislativi vi avevano aderito. Perchè è bene ricordare che nella relazione dell'ufficio centrale del Senato in occasione della conversione in legge del decreto luogotenenziale 20 novembre 1916, n. 1664, si riconosceva che aveva fatto magnifica prova questa collaborazione fra tecnici, giuristi, e funzionari dello Stato, tanto da aggiungere « esser necessario che fossero aumentati i tecnici estranei all'Amministrazione, giudicando che questa partecipazione all'Amministrazione degli esperti non funzionari, auspicata da varie correnti della pubblica opinione ha costituito una felice innovazione e sia riuscita feconda di utili risultati » e da proporre che il numero degli estranei, membri del Consiglio, fosse portato da tre a quattro.

Ora il ministro Carnazza si è appunto proposto di estendere al Consiglio Superiore dei lavori pubblici la collaborazione fra i tre elementi sopraindicati, e di dare all'azione e all'opera del Consiglio medesimo, piena efficienza tecnica, giuridica ed economica, per quel che riguardava l'esecuzione dei lavori pubblici.

Invece la riforma Sarrocchi ha mutato la composizione del Consiglio Superiore dei lavori pubblici ed ha portato di nuovo nell'Amministrazione dei lavori pubblici quella serie di impacci burocratici, che dimo-

streranno i loro effetti a non lontana scadenza. Era un ritorno all'antico e per questo furono mosse varie critiche al nuovo sistema.

L'onorevole Sarrocchi ha risposto in occasione della inaugurazione del Consiglio Superiore dei lavori pubblici. Egli ha in quell'occasione detto: « quanto alla composizione che doveva seguire nella attuazione della riforma, l'assoluta necessità di coordinare la legislazione dei lavori pubblici, con alcune leggi fondamentali di recente creazione ». Parole testuali.

Ora io mi permetto di fare osservare che una legge di recente creazione, la legge 30 dicembre 1923 sul Consiglio di Stato stabilisce che non possono far parte di altri corpi consultivi dell'Amministrazione centrale i consiglieri di Stato. In contrasto con questa disposizione antecedente di sei mesi il ministro Sarrocchi aumentava a otto il numero dei Consiglieri di Stato, che fanno parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

SARROCCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Questa è un'altra questione.

OLIVETTI. Perchè un'altra questione? Invece nessuna disposizione di legge imponeva di cambiare la qualità degli esperti, cioè degli elementi estranei alla burocrazia dello Stato, che potevano penetrare nel Consiglio superiore dei lavori pubblici. Anche qui il ministro dei lavori pubblici ha detto che doveva conformarsi alle tendenze generali del Governo.

Ora io non nego che il problema di chiamare anche dei tecnici dell'industria a far parte del Consiglio possa rivestire una grande delicatezza.

Quando il ministro viene a dire che non può ammettere nel Consiglio Superiore dei lavori pubblici, coloro che hanno o possono avere interessi contrari a quelli dello Stato, dice una cosa che a prima vista può fare una grandissima impressione. Però io osservo che già una legge dello Stato prevede la possibilità del verificarsi di questo caso ed indica anche il rimedio e lo indica in quella stessa legge 12 marzo 1920 che il ministro richiamava nel suo discorso. In quella legge non è solo detto che « i membri appartenenti all'Amministrazione dello Stato non possono prendere alcuna ingerenza neppure come consulenti nello studio e nella compilazione dei progetti di opere pubbliche che debbono esser sottoposte al parere del Consiglio stesso, nè possono avere comunque ingerenza in affari inerenti ad amministrazioni di consorzi o di

altri enti che eseguono opere pubbliche concesse o sussidiate dallo Stato » ma si aggiunge anche « i membri suddetti possono però per nomina reale o ministeriale presiedere Consorzi o Enti contemplati dal comma precedente o far parte dei loro Consigli di amministrazione. In tali casi non possono partecipare alle discussioni e deliberazioni del Consiglio che interessino il Consorzio o l'Ente al quale appartengono ».

D'altra parte quali interessi singoli venivano difesi nel Consiglio Superiore dei lavori pubblici? Nello spirito della legge non erano quelli dei singoli; erano invece gli interessi di categorie professionali, quegli stessi interessi per cui i grandi industriali idroelettrici avevano portato il contributo della loro competenza e l'impulso della loro attività nel Consiglio superiore delle acque pubbliche; erano quegli stessi interessi, che il partito al Governo vuole chiamare (persino parlando di una riforma costituzionale) nella persona dei suoi rappresentanti, a partecipare maggiormente all'attività pubblica e vuole maggiormente inserire nella vita dello Stato.

Si tratta insomma di quelle categorie professionali che nel Consiglio superiore dei lavori pubblici in Francia, ove non si vorrà disconoscere che le cose vanno abbastanza bene in questa materia, hanno ben venti rappresentanti che vi portano la voce dei grandi Sindacati da cui vennero designati.

E poi parliamoci chiaro, onorevole ministro; tutti gli scandali veri o supposti di cui si è parlato tanto in Italia in materia di lavori pubblici che cosa hanno dimostrato? Che gli interessi non già di categorie professionali che voi non volete ammettere a discutere alla pubblica luce del sole, ma di singoli privati, hanno trovato, non attraverso le associazioni professionali responsabili che al loro buon nome tengono di fronte al paese, ma attraverso l'azione personale, il mezzo di esercitare un'influenza meno lecita, e appunto perchè ignota, meno controllabile. Quello che lo Stato deve temere non è già la collaborazione apertamente riconosciuta ed esercitata delle rappresentanze professionali, ma l'influenza occulta ed egoistica di interessi singoli. Alla prima il capo del Governo ha promesso persino un generale riconoscimento ufficiale; alla seconda dovete ovviare fidando sulla esperienza e sulla onestà indiscusse dei nostri funzionari. E voglio aggiungere che tanto, non solo col vostro sistema,

ma anche col sistema del vostro predecessore, il ministro rimaneva ultimo e più alto controllore di ogni deliberato, quanto ultimo e più alto tutore degli interessi dello Stato.

E veniamo ad esaminare la questione delle competenze del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Dicevo prima che tutte le formalità consultive tecniche giuridiche ed economiche in materia di lavori pubblici erano accentrate nel Consiglio. Colla nuova legge che cosa esso è diventato? Un organo soltanto consulente che non obbliga nemmeno, come obbligava prima, il ministro, in caso di disparere, a dire i motivi del suo disparere. Di più, è un organo il quale non esaurisce più la fase consultiva, perchè la legge sulla riforma del Consiglio dei lavori pubblici non solo stabilisce che il controllo del Consiglio di Stato rimane integro in tutti i casi in cui le leggi generali lo prevedono, ma lo estende anche ad altri casi. Infatti si dice che (rinunciando alla citazione e il ministro mi correggerà se non sono esatto) anche all'infuori dei casi in cui secondo la legge comune non è necessario il parere del Consiglio di Stato, questa necessità si manifesta se la maggioranza dei Consiglieri di Stato, che sono nel Consiglio superiore dei lavori pubblici, dà parere disforme alla deliberazione del Consiglio stesso.

Di modo che avviene questo fatto, che una parte dei membri del Consiglio superiore dei lavori pubblici ha diritto di *veto* sopra le deliberazioni del Consiglio superiore!

SARROCCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Così mi darà occasione di spiegare il concetto della riforma.

OLIVETTI. Andiamo avanti. Dunque in questa posizione di consulenza il Consiglio superiore dei lavori pubblici non toglie quelle ragioni di ritardo che derivavano un tempo dall'applicazione delle generali norme di controllo, in un'amministrazione tecnica come quella dei lavori pubblici sugli adattamenti che sono appunto richiesti dalla sua speciale natura tecnica e che si erano voluti evitare adattando alle sue funzioni quei concetti.

Secondo punto: ordinamento interno del Ministero. L'onorevole Lanzillo si è dichiarato completamente favorevole all'ordinamento territoriale instaurato dall'onorevole Carnazza e contrario all'ordinamento Sarrocchi. Io non voglio auspicare qui un terzo mutamento nel Ministero dei lavori pubblici. Io non chiedo altri terremoti: per quanto al Ministero dei lavori pubblici si ha anche l'ufficio sismico! Non voglio nemmeno affermare che

l'antico ordinamento fosse migliore del nuovo o viceversa. Mi basti osservare che ad ogni modo l'applicazione del sistema Carnazza durata soltanto un anno o poco più, non potrà essere sufficiente per giudicare o meno la intrinseca bontà.

D'altra parte lo si sa: tutti i sistemi, tutte le soluzioni hanno dei vantaggi e degli inconvenienti. Io non ho mai trovato in tutta la mia vita, e credo neppure voi onorevoli colleghi, abbiate trovato mai, la soluzione perfetta alle singole questioni. Anche l'ordinamento Carnazza aveva degli inconvenienti: ma insomma il fatto di essere stato sostenuto da valentissime persone, da competenti, di essere stato reclamato da intere regioni per molti anni, e di essere stato attuato con magnifici risultati per le provincie della Venezia (poichè noi dobbiamo ritenere che il Magistrato delle acque non è altro che un grande ufficio territoriale che vale per nove provincie) doveva pur servire per attendere maggiormente, per un periodo più lungo i risultati dell'esperienza fatta. L'onorevole Sarrocchi è tornato all'antica divisione per materie. Però ha lasciato sussistere l'ufficio territoriale per quello che riguarda le Venetie ed il Magistrato delle acque continuerà ad esplicare l'attenta opera sua nel Veneto. Di più ha voluto pure di fronte ai reclami che pervenivano al Ministero, stabilire un Ispettorato centrale per il Mezzogiorno e per le Isole. È vero che di questo non sempre sono precisate le funzioni che, secondo una circolare del 10 novembre scorso, sembra che in parte debbano sostituire quelle delle direzioni generali, che in parte siano indipendenti da queste. Ma appunto perciò nasce il timore che col nuovo organo si creino maggiori ragioni di attrito, e la possibilità di contrasti di programmi tra Ispettorato centrale e Direzioni generali.

Per esempio sembra che l'Ispettorato abbia la facoltà di trasferire il personale indipendentemente dal Segretariato generale che però ha la direzione di tutto questo problema.

SARROCCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Non è così.

OLIVETTI. Non sarà esatto, e ne sarò lieto, perchè io appartengo a quella categoria di peccatori che vuol vivere e convertirsi. Ad ogni modo, anche da questo lato, colla nuova riforma, col nuovo rimaneggiamento, sono nati dei nuovi inconvenienti. Innanzi tutto è stato accentuato l'antagonismo, che già prima d'ora nel Ministero dei lavori pubblici esisteva tra elemento ammi-

nistrativo ed elemento tecnico. Perchè siamo in questa situazione: che tutte le direzioni generali del Ministero dei lavori pubblici sono organi unicamente amministrativi, e che tutti gli uffici discentrati sono tutti elementi tecnici. Di modo che, presso l'Amministrazione centrale dei lavori pubblici, non esiste un centro tecnico di studi perchè al Ministero non possono esser chiamati che ingegneri dell'ottavo grado. È vero che col nuovo ordinamento si è cercato di riparare coll'istituzione di ispettori superiori, che dovrebbe coordinare l'azione tecnica dei circoli del Genio civile. Ma è a dubitare che così come sono costituiti questi Ispettorati superiori — senza uffici e senza congrui mezzi — non lascino adito alle lacune che si verificavano quando esistevano gli ispettori centrali. D'altro lato gli ingegneri capi del Genio civile, mentre hanno visto aumentare la quantità del lavoro e la loro responsabilità, sono stati nel nuovo ordinamento inquadriati solo in parte nel grado settimo, per cui un ingegnere capo del Genio civile della seconda classe, può non essere equiparato a quello che è un capo divisione, mentre ha la responsabilità della esecuzione di spese per decine e decine di milioni.

Anche da questo lato io ritengo che il ministro dovrà provvedere per evitare che si diffonda quel sentimento, diciamo così, di minore soddisfazione che ha il Corpo del Genio civile in questo momento, e che non si risolve coll'aumento del numero degli ingegneri, ma interessando maggiormente gli ingegneri del Genio civile a rendere di più, e assicurandoli che rendendo di più possano essere premiati e favoriti. Tanto vero che i primi che hanno detto che l'aumento del numero degli ingegneri del Genio civile, che è stato accordato colla nuova riforma, era superfluo, sono stati proprio gli ingegneri che appartengono attualmente a quel Corpo.

SARROCCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Lo avranno detto a lei! A me non lo ha detto nessuno.

OLIVETTI. Io non pretendo certamente che ella legga i giornali degli ingegneri, ma ho proprio qui un articolo dell'ingegnere Casimiro Fuschini, che oltre che esser funzionario dei lavori pubblici è anche un valoroso combattente, perchè è una medaglia d'oro, che scrivendo della riforma del personale attuata dal ministro Sarrocchi dice appunto: (leggo l'articolo): «non è questione di numero, è questione di rendimento, è questione di eliminare anzitutto le cause che, all'infuori della buona volontà dei singoli funzionari, sono

suscettibili di portare una diminuzione della loro attività, e poichè fra queste varie cause vi è la demoralizzazione, ecc., ecc.

Quindi voi vedete che io ripetevo esattamente quello che è il sentimento di uno dei più valorosi ingegneri del Genio civile, e che del resto è stato anche suffragato dai concetti chiaramente espressi al recente Congresso che gli ingegneri hanno tenuto a Firenze.

Terzo punto: sistema con cui si eseguiscano i lavori.

Anche qui si era avuto un periodo che è stato iniziato nel 1884 con la legge sui porti e che si è andato sempre più accentuando in seguito, con la legge sulle bonifiche (decreto luogotenenziale 8 agosto 1918), con la legge sulle costruzioni delle strade ferrate, (legge 12 luglio 1908); il sistema di non affidare l'esecuzione delle opere pubbliche unicamente al metodo degli appalti, ma, accanto al metodo delle aste pubbliche, aveva anche posto il sistema della licitazione a trattative private, il sistema delle offerte dei prezzi, il sistema dell'appalto-concorso, tutti sistemi che sono resi necessari specialmente da questo: dalla complessità delle opere da eseguire e dalla necessità di farle eseguire con la maggiore economia possibile, approfittando dei perfezionamenti tecnici che i progressi della scienza e dell'industria potevano dare.

Infatti voi vedete che il sistema delle concessioni per costruzioni stradali specialmente ferroviarie è stato quasi costantemente seguito dal vostro Ministero; voi vedete che il sistema delle trattative a licitazione privata è si può dire il sistema dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato; voi vedete che il sistema dell'offerta dei prezzi è ancora il sistema che nelle grandi opere pubbliche è generalmente ammesso in Inghilterra, in Germania in Francia.

Ora questa evoluzione di cui è stato dato ancora qui il merito e la colpa all'onorevole Carnazza, perchè anche qui non appartengono nè per l'uno nè per l'altra intieramente a lui, perchè risalgono ai tempi dei ministri Bertolini e Bonomi — orbene anche qui le nuove disposizioni dell'onorevole Sarrocchi ritornano a stabilire come sistema fondamentale e normale il sistema dell'asta pubblica e viceversa come sistema eccezionale tutti gli altri.

Ora io non nascondo, ed è bene dirlo chiaramente, che quello che è avvenuto da due anni a questa parte in tema di lavori pubblici poteva prestare il fianco a parecchie critiche,

specialmente in quanto concessioni di costruzioni erano date senza fissazione di prezzi nel contratto o senza formazione di progetti esecutivi precedenti.

Ma perchè succedono degli scontri ferroviari (mi scusi il paragone) si può giungere alla conclusione di abolire i treni?

Perchè sono successi degli inconvenienti in tema di applicazioni di questi sistemi non è giusto abolirli completamente.

SARROCCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Non li ho aboliti.

OLIVETTI. Ora io pregherei, quindi, il ministro di fare meno larga applicazione di questi suoi concetti, per quanto se non mi sbaglio, siano stati ribaditi anche dal discorso che egli ha fatto innanzi al Consiglio superiore dei lavori pubblici, nel quale vantava tutti i vantaggi che dà l'asta pubblica. Leggo, per essere esatto: le sue testuali parole sono queste: « Contro ogni abuso e contro ogni arbitrio è stata anche assicurata una rigida difesa della pubblica amministrazione con la riforma della legislazione degli appalti. La trattativa privata è stata relegata nel campo delle eccezioni ed è stata ristabilita la regola della pubblica gara col fine di assicurare all'Amministrazione i benefici della concorrenza... ».

Onorevole ministro, io vi prego di chiedere a uno dei più antichi funzionari del vostro ministero, che adesso è passato al Consiglio di Stato, al commendatore Marzollo, le notizie sul modo con cui l'asta pubblica assicurava i benefici della libera concorrenza. Conoscerete le conseguenze di quel sistema che ha portato a liti eterne e al pagamento di cifre che hanno rappresentato il 17 per cento dell'importo dei lavori per la sola Calabria. Del resto la relazione del commendatore Marzollo è stata consegnata alle stampe.

Voi avete detto che avete ristabilita la pubblica gara per impedire che « questa grande palestra del lavoro a cui presiede la nostra Amministrazione divenga per errore di metodo un campo riservato all'attività di pochi privilegiati, con danno evidente e ingiusto di quei costruttori che con lungo e laborioso esercizio hanno dato prova di serietà, di capacità e di rettitudine ».

Ora, onorevole ministro, la questione non è soltanto questa; la questione è anche quest'altra: di trovare i metodi di esecuzione dei lavori pubblici, che meglio convengano all'economia della spesa e alla rapidità di esecuzione.

E allora, quando voi avete sul telaio più di un miliardo di opere pubbliche da eseguire e da eseguire prontamente, quando voi avete nella storia della esecuzione dei lavori pubblici in Italia gli esempi che avete avuti di storni di fondi, di non esecuzione di lavori approvati per legge, di ponti che non hanno le strade — e i colleghi del Mezzogiorno d'Italia forse ne sapranno qualche cosa — e di strade che non hanno ponti, voi troverete che il sistema dell'appalto per opere singole, come era nel metodo classico, non è più rispondente alle esigenze moderne, che per ottenere che i programmi dei lavori siano interamente e completamente eseguiti è, invece, necessario ritrovare altre forme, non nuove nel mondo dell'Amministrazione dei lavori pubblici, ma più moderne e più rispondenti allo scopo che, senza escludere i benefici della concorrenza, che senza stabilire nessuna possibilità di minor tutela del rigido interesse dello Stato, diano modo di selezionare le ditte, non soltanto in base alla meccanica e automatica riduzione dei prezzi, ma anche in base alla capacità, alla serietà e onestà delle medesime; e che soprattutto, quando i progetti non sono ancora pronti, quando il vostro personale non può rapidamente compilarli, si mettano a disposizione, dello Stato, attraverso il sistema dell'appalto-concorso, anche le forze private, le quali sono incaricate di redigere il progetto dettagliato sulle linee di massima che dà lo Stato, danno a questo la possibilità di scegliere, fra i vari progetti presentati, quello che meglio risponde alle necessità dell'opera.

Voi, onorevole Sarrocchi, nella vostra riforma avete forse voluto salvare il concetto fondamentale, quando avete voluto ammettere in parte ancora questa forma; ma io temo forte che voi ne abbiate distrutto l'effetto, quando voi avete dato diritto allo Stato, in caso di appalto-concorso, di non assegnare l'appalto a nessuno, ma unicamente di dare una indennità per il progetto che voi vi appropriaste.

Ora capirete, che questo non verrà certamente ad incoraggiare le ditte a prendere parte a gare, in cui sono esposte all'alea di vedere eseguito da altri un progetto in cui è il risultato di una complessa organizzazione e di una lunga esperienza e dell'opera intelligente dei propri tecnici.

E vengo alla conclusione, onorevole ministro. Io ritengo che quello che deve preoccupare voi, debba essere di portare nel vostro Ministero uno spirito di giusta diffidenza, ma non di esagerata diffidenza. Il denaro

pubblico deve essere tutelato, ma non con inutili precauzioni.

Qualche volta, leggendo le vostre disposizioni, mi è venuto di pensare che voi, che siete illustre avvocato penalista, vediate troppo sovente intorno intorno a voi delinquenti, che voi dovete accusare e non difendere...

SARROCCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Lo lasci dire ai giornali questo. Non lo dica lei!

OLIVETTI. Perché lo volete negare? Un po' di abitudine dell'ambiente professionale l'avete portata. Permettete, onorevole Sarrocchi, che vi ricordi quel decreto 2 ottobre, col quale date alle Commissioni d'inchiesta dei poteri giurisdizionali...

SARROCCHI, *ministro dei lavori pubblici*. È stato utilissimo in una occasione recente. Me l'hanno chiesto le Commissioni. Non c'è niente di male per i galantuomini!

OLIVETTI. Però, onorevole Sarrocchi, i provvedimenti eccezionali come questo, e ne sappiamo qualche cosa in Italia, si sono sempre rivolti contro coloro che l'hanno adottati. Vorrei essere falso profeta; ma vedrete che di fronte al timore di essere sottoposti a provvedimenti inquisitoriali, senza le garanzie formali, che qualunque legge, anche dei tempi passati, assicurava all'inquisito, voi troverete che le imprese che tengono al loro buon nome, non vorranno andare incontro all'alea di una Commissione d'inchiesta che non offre nessuna possibilità di difesa da parte loro, e senza nessuna tranquillità che la loro fama sia data in pasto a montature detestabili; mentre d'altra parte rimarranno ancora molto legate all'Amministrazione dei lavori pubblici, quelle altre imprese meno serie e meno corrette le quali sapendo che rischiano molto poco, perché sovente la loro rinomanza e il loro buon nome non l'hanno più, saranno le clienti abituali dell'Amministrazione dei lavori pubblici.

Onorevole Sarrocchi, voi avete saputo combattere nella vostra vita parlamentare e politica, battaglie magnifiche per la difesa degli interessi dello Stato. Io mi auguro che anche nell'ambito dell'Amministrazione dei lavori pubblici, voi facciate in modo che dopo il grande ardore del neofita, voi portiate ancora quella che è la calma e la tranquillità dello studioso e dell'osservatore, e che qualche angolo molto acuto che avete potuto accentuare nei primi momenti del vostro ministero, sarà tolto per adattarsi

meglio alla pratica e all'ambiente, nell'interesse stesso della vostra Amministrazione. (*Applausi — Congratulazioni*).

Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro delle comunicazioni ha facoltà di presentare alcuni disegni di legge.

CIANO, ministro delle comunicazioni. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 1º maggio 1924, n. 661, relativo al computo del servizio coloniale a favore degli agenti delle ferrovie dello Stato; (235)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 maggio 1924, n. 697, relativo all'acquisto, nell'interesse dell'azienda ferroviaria, di locomotive in conto riparazioni; (236)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 maggio 1924, n. 898, relativo alla istituzione del Consiglio d'amministrazione e della carica di direttore generale per le ferrovie dello Stato; (237)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 maggio 1924, n. 869, riguardante aggiunte e modificazioni al Regio decreto 6 dicembre 1923, n. 2651, relativo all'inquadramento delle nuove tabelle organiche del personale delle ferrovie dello Stato; (238)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 maggio 1924, n. 995, relativo al trattamento di pensione al personale delle ferrovie proveniente dallo Stato ex-austro-ungarico; (239)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 giugno 1924, n. 1083, relativo alla attribuzione degli assegni al personale delle ferrovie dello Stato avente qualifiche dall'8º al 14º grado; (240)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 26 giugno 1924, n. 1236, riguardante la proroga del termine di cui al Regio decreto-legge 27 aprile 1924, n. 556, per le dispense dal servizio del personale ferroviario; (241)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 luglio 1924, n. 1242, relativo alla composizione della Commissione centrale di avanzamento per il personale delle ferrovie dello Stato; (242)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 luglio 1924, n. 1243, concernente la unificazione della gestione delle linee ferroviarie di Fiume con quella delle ferrovie dello Stato; (243)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 luglio 1924, n. 1244, riguardante

modificazioni al Regio decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868, concernente l'istituzione del Consiglio d'amministrazione e della carica di direttore generale per le ferrovie dello Stato; (244)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 luglio 1924, n. 1321, relativo alla aggregazione di un ufficiale superiore del Regio esercito nel Consiglio d'amministrazione delle ferrovie dello Stato; (245)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 19 luglio 1924, n. 1322, relativo al trattamento del personale navigante di bassa forza dipendente dalle ferrovie dello Stato addetto alle linee di navigazione tra il continente e le isole; (246)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 28 agosto 1924, n. 1397, concernente l'autorizzazione all'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ad assumere impegni per un importo di lire 50 milioni per la costruzione di materiale rotabile; (247)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 23 settembre 1924, n. 1607, relativo a modificazioni al Regio decreto 21 ottobre 1923, n. 2580; relativo alle provvidenze a favore dei ferrovieri dello Stato ex-combattenti; (248)

Conversione in legge del Regio decreto-legge 25 settembre 1924, n. 1608, relativo alla deroga, in occasione dell'Anno Santo, al disposto dell'articolo 8 del Regio decreto 24 settembre 1923, n. 2133, riguardante le nuove tariffe ferroviarie pel trasporto delle persone e delle cose. (249)

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro delle comunicazioni della presentazione di questi disegni di legge. Saranno trasmessi agli Uffici o alla Giunta generale del bilancio a seconda delle rispettive competenze.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta ed invito gli onorevoli segretari a numerare i voti.

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1924 al 30 giugno 1925.

PRESIDENTE. Proseguendo nella discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º lu

glio 1924 al 30 giugno 1925, ha facoltà di parlare l'onorevole Boido, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

« riconoscendo che la risoluzione del problema delle strade ordinarie assume una vitale importanza nazionale per la sempre maggiore necessità ed influenza dei trasporti automobilistici nell'incremento dell'industrie e dei commerci e per la messa in valore di regioni finora estranee alla vita attiva della Nazione;

convinta che occorra provvedere in ogni tronco della rete alla sistemazione e manutenzione di essa, con unicità di criteri, di direttive e con sufficiente e congruo contributo dello Stato;

fa voti che, in conformità agli studi compiuti dalla Commissione nominata con regio decreto 27 gennaio 1920 ed alle deliberazioni dei numerosi congressi di tecnici che ebbero ad occuparsi di tale problema, voglia affidare la manutenzione dell'intera rete in ciascuna delle diverse regioni, sia delle strade aventi gli antichi caratteri delle nazionali e delle provinciali, sia di quelle costituenti le principali comunicazioni intercomunali a l'unico ente provincia, per evitare da una parte le difficoltà derivanti da un eccessivo accentramento, quali si incontrerebbero se si affidassero tutte le strade allo Stato, e dall'altra gl'inconvenienti ben noti che sono inerenti al sistema di lasciare buona parte delle strade alla cura dei comuni ».

BOIDO. L'altro ieri ricevetti dall'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici una lettera che mi avvisava che, per le solite necessità del bilancio, non era possibile portare a termine un ponte.

Non voglio neanche dire quale ponte, perchè sembrerebbe che io voglia portare qui dei problemi locali, ma mi pare il caso di fare un rilievo opportuno, rilievo del resto che è stato già fatto dal relatore, che, cioè, il Ministero comincia una grande quantità di lavori, e poi li abbandona, cosicché, quando si devono riprendere, costa enormemente portarli a termine, e molte volte, quello che è stato fatto va in rovina.

Quindi credo opportuno che l'onorevole ministro, nel piano dei lavori che si dovranno svolgere nel quinquennio o nel decennio tenga conto specialmente di tutti i lavori che sono stati approvati, e tanto più di quelli che sono stati incominciati. Perchè altrimenti la popolazione viene ad avere un senso di pena; essa dice: ecco quel che si fa:

ci si dà lo zuccherino, ma poi i lavori restano incompiuti. Bisogna non promettere enormemente, perchè se si concedesse tutto quello che è stato promesso, più tutto quello che è stato richiesto, certamente il bilancio non ne avrebbe la più lontana possibilità.

Passo quindi a svolgere brevemente il mio ordine del giorno, anche perchè l'onorevole Casalini ha già detto molte delle ragioni che militano in favore della mia tesi.

Il decreto del 15 novembre 1923, n. 2506, dà facoltà al ministro dei lavori pubblici di concedere la manutenzione delle strade di prima classe alle provincie.

Una circolare del ministro dei lavori pubblici dello stesso anno, anzi del 12 dicembre 1923, diceva testualmente che « l'intervento statale sarà limitato ai casi di assoluta necessità e saranno utilizzate tutte le forze vive delle Amministrazioni locali, lasciando loro la possibilità di svilupparsi secondo le rispettive capacità ».

Onorevole ministro, credo che sia necessario per l'organicità d'iniziativa e l'utilità pratica continuare su questa via, che le provincie possano cioè avere la manutenzione delle strade, perchè altrimenti il Genio civile non avrebbe la capacità di assorbire altri 16,000 chilometri di strade, dato che attualmente ne ha solo 8000 chilometri a suo carico, mentre gli Uffici tecnici provinciali ne hanno 48,000 e in molte provincie vi è una adeguata attrezzatura e ci si può valere della lunga esperienza di tecnici addetti a questi lavori, che hanno posizioni stabili, e che hanno potuto attraverso anni di sperimentazione studiare il modo di manutenzione delle singole strade in relazione alla natura del terreno e alla maggiore o minore intensità del traffico. Di più i tecnici sono continuamente sorvegliati, perchè nelle provincie vi sono anche i rappresentanti locali, i consiglieri provinciali, che non mancano di portare frequentemente i reclami delle popolazioni e voi sapete che nel Paese sono specialmente le strade che sono continuamente vigilate dalle popolazioni.

Orbene se non si affidasse la manutenzione delle strade di prima categoria alle provincie, si otterrebbe questo risultato, che mentre le provincie hanno un attrezzamento adeguato ad un maggior numero di chilometri, dovrebbero con lo stesso macchinario, con l'immutato organico di personale per la direzione e la sorveglianza, limitare l'opera loro con inutile dispendio.

I sorveglianti, ad esempio, dovrebbero esercitare le loro funzioni ispettive sulle

strade di seconda e terza categoria, percorrendo le strade di prima, delle quali non si interesserebbero, dacchè il compito spetterebbe agli impiegati dello Stato. Quindi, anche per evitare maggiori spese, è assolutamente necessario che in quasi tutte le provincie, in quelle che hanno dimostrato di avere la capacità tecnica e la volontà fattiva richieste, si continui ad affidare la manutenzione delle strade di prima categoria alle provincie.

Vi sono una infinità di ragioni che militano in questo senso. Osservo che se lo Stato volesse assumersi la manutenzione delle strade, di prima, seconda classe verrebbe ad aumentare di nuovo il personale esistente con gli inconvenienti noti, mentre le provincie hanno il personale specializzato a seconda delle zone, avendo potuto fare esperimenti attraverso questi ultimi anni.

Ecco perchè bisogna lasciare che le provincie possano continuare in quest'opera, tanto più che vi sono delle provincie che hanno dato prova di fare bene. E per la risoluzione di un problema di vitale importanza il Governo troverà facilitato fortemente il suo compito. È certo però che lo Stato deve preoccuparsi del fatto che è assolutamente impossibile aumentare il peso agli enti locali, e che è necessario lasciare almeno lo *statu quo*. Sarebbe vero errore aggravare la situazione, specialmente per i comuni, impossibilitati a far fronte ad un maggior carico per le strade.

Questi comuni non farebbero che lasciare le strade in abbandono, quindi bisogna che il Governo si studi anzi di facilitare l'opera delle provincie, e specialmente considerare che non tutte le provincie si trovano nelle medesime condizioni, avuto riguardo ai criteri di classificazione delle strade.

Vi sono provincie in cui vi è un centro assorbente, come Milano e Roma, invece vi sono provincie che hanno diversi capoluoghi e quindi quel criterio unico di classificazione di prima o seconda categoria deve essere modificato nel senso che devono essere considerati di seconda categoria i tratti di strada che mettono in comunicazione i centri di maggiore importanza economica coi centri di altre provincie.

E bisogna notare che i comuni si trovano in condizioni disastrose, e ogni giorno qualche nuovo peso viene loro addossato. L'altro giorno ho saputo che al mio comune è stata addossata una spesa di 85 o 90 mila lire pel contributo che si deve dare nella spesa

dei maestri elementari... Continuando di questo passo mi domando come sia possibile che i comuni possano dare la loro opera effettiva per mantenere le strade in ottime condizioni.

Del resto questo argomento è stato già toccato da altri oratori, ed anche il memoriale dei tecnici inviato all'onorevole ministro dalla corporazione degli ingegneri provinciali e comunali, insiste nel criterio di questa unicità tecnica, di questa unicità di direttive nella manutenzione delle strade. Sono quindi sicuro che l'onorevole ministro vorrà ammettere che è utile, che è necessario andare incontro alle provincie, e lasciare ad esse il maggior numero di strade per la manutenzione, affinchè si possano effettivamente ottenere i risultati che l'Italia deve ottenere ad ogni costo.

Faccio anche presente che paesi isolati non vi sono soltanto nell'Italia Meridionale, ma anche da noi: cito ad esempio il circondario di Tortona, dove sono paesi che durante l'inverno rimangono completamente bloccati.

Allora io dico, giacchè vi è questo programma enorme di lavori pubblici, si tenga anche conto di queste condizioni e di queste necessità dei nostri paesi: bisogna prima fare le strade, in seguito si potranno fare le ferrovie. E dato lo sviluppo che stanno prendendo i trasporti per mezzo di autoveicoli, è necessario, prima di accondiscendere ad una quantità di richieste di tramvie e ferrovie secondarie, sussidiarie, aiutare quelle linee automobilistiche che hanno possibilità di perfezionamento e meglio servono allo scopo.

Piuttosto che tramvie, le quali sono oggi in condizioni disastrose, anche per ragioni tecniche, perchè per esempio devono servire al complicato ed oneroso servizio di trasporto dai paesi alla stazione ferroviaria e poi al luogo di destinazione, e chiedono continui aiuti, si pensi che il trasporto per mezzo di *camions* è molto più semplice e non richiede per ogni operazione che un carico e uno scarico.

Ecco perchè io sostengo: nel concedere nuove ferrovie, nell'ammettere nuove tramvie si proceda con molta attenzione, e si tenga conto che attualmente lo sviluppo, la perfezione dei trasporti automobilistici ha raggiunto un livello tale da renderli molto più utili e redditizi.

Io non voglio tediare la Camera, anche data l'ora tarda, ma mi permetto unica-

mente di pregare l'onorevole ministro di tener presente nell'elenco dei lavori in gestazione, di comprendere nel nuovo piano anche le opere per l'utilizzazione delle acque del Tanaro, le quali permetteranno di fornire l'energia elettrica alla Liguria e permetteranno, sfruttando le acque che potranno essere raccolte e regolate, di irrigare una vasta zona, che è di oltre 25 mila ettari di terreno.

In tal modo si otterrà una trasformazione meravigliosa delle nostre colture con beneficio del Paese. Bisogna, dunque, tener presenti queste opere, e fare un poco come si fa in una famiglia giudiziosa e solerte: se anche è necessario contrarre dei debiti, non si abbiano timori esagerati.

Il ministro delle finanze non sarà forse di questo parere, ma piuttosto che vedere ancora inerte parte delle nostre popolazioni, è necessario considerare se non sia un buon impiego di capitale quello di cui io parlo, e se certe opere non si impongano in modo assoluto per il miglioramento dell'economia nazionale. Tutto sta a vedere, come giustamente osservava anche l'onorevole Lanzillo, se questi investimenti sono redditizi per la Nazione. Se sono redditizi bisogna attuarli con un programma preciso e sicuro. È necessario che le nostre popolazioni abbiano la sensazione che effettivamente si incomincia ad operare, e che le opere iniziate vengono portate a termine. Altrimenti avremmo anche questo danno, che una data opera cominciata e poi continuata dopo anni non può essere eseguita con i nuovi criteri e coi nuovi portati tecnici. Vale meglio non cominciare un'opera, che iniziarla e poi sospenderne l'esecuzione.

Io concludo per non tediare oltre la Camera. Riassumendo, credo che sia utile affidare la manutenzione delle strade alle provincie per necessità tecniche e perchè le provincie hanno la possibilità di svolgere un'opera molto più fattiva e una vigilanza maggiore di quella che non possa fare il Genio civile; e che sia logico ultimare i lavori già in corso prima di iniziarne altri.

Raccomando infine al ministro dei lavori pubblici di tener presente nel piano di lavori nuovi, l'utilizzazione delle acque del Tanaro, che permetterà il doppio beneficio di arricchire la Nazione di nuova energia elettrica e di ottenere una maggiore produzione da una quantità non indifferente di ettari di terreno. E così speriamo, onorevole ministro, nonostante si dica che qui ci sia un dormitorio e che si facciano dei soli-

loqui, di compiere un'opera più utile di quando qui si pronunziavano insulti e parole vane. (*Applausi*).

Presentazione di relazione.

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

GANGITANO. Ho l'onore di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Trattamento di pensione agli ufficiali in congedo pensionati richiamati alle armi per la guerra italo-austriaca.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

Risultato di votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultato della votazione segreta sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero delle colonie per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925.

Presenti e votanti	244
Maggioranza	123
Voti favorevoli	235
Voti contrari	9

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abisso — Acerbo — Adinolfi — Alberti — Albicini — Aldi-Mai — Alfieri — Amicucci — Antonelli — Armato — Arnoni — Arrivabene — Giberto.

Bagnasco — Baistrocchi — Balbo — Bannelli — Barbaro — Barbieri — Barduzzi — Barnaba — Bartolomei — Bassi — Bavaro — Benassi — Beneduce — Benni — Bertacchi — Biancardi — Bigliardi — Bilucaglia — Bisi — Blanc — Bodrero — Boido — Bolzon — Bonaiuto — Boncompagni-Ludovisi — Bono — Bottai — Brescia Edoardo — Bresciani Bruno — Broccardi — Buttafocchi.

Caccianiga — Canelli — Cantalupo — Cao — Capanni — Caprino — Caradonna — Carnazza Gabriello — Carusi — Casagrande di Villaviera — Casalini Vincenzo — Casertano — Ceci — Cesia di Vegliasco — Cerri — Ceserani — Chiarelli — Cian Vittorio — Ciano Costanzo — Ciardi — Ciarlantini — Codacci-Pisanelli — Colucci — Crollanza — Cucini.

D'Alessio Francesco — D'Alessio Nicola — D'Ambrosio — D'Ayala — De Cicco — De Cristoforo — De Grecis — De Martino — De No-

bili — De Simone — De Stefani — Di Giorgio — Di Mirafiori-Guerrieri — Donegani — Dudan.

Farinacci — Fedele — Fera — Ferretti — Fontana — Forni Cesare — Fracapane — Franco.

Gai Silvio — Galeazzi — Gallo — Gangitano — Gargioli — Gatti — Genovesi — Gentile — Gianferrari — Giarratana — Giolitti — Giovannini — Giuliano — Gnocchi — Gorini Alessandro — Grancelli — Grandi Dino — Gray Ezio — Greco Paolo — Guàccero.

Iglieri — Imberti — Insabato.

Jung.

La Bella — Lanfranconi — Lanza di Trabia — Lanzillo — Larussa — Leicht — Leonardi — Leone Leone — Leoni Antonio — Limongelli — Lissia — Locatelli — Lunelli.

Macarini Carmignani — Maccotta — Maggi — Magrini — Majorana — Mammalella — Manaresi — Mandragora — Manfredi — Maraviglia — Marchi Giovanni — Marescalchi — Marquet — Martelli — Martire — Mattei Gentili — Maury — Mazzini — Mazzolini — Mecco — Mesolella — Messedaglia — Miari — Miliani G. Battista — Morelli Eugenio — Morelli Giuseppe — Moretti — Mussolini — Muzzarini.

Netti — Nunziante.

Olivetti — Olmo — Orano — Orlando — Orsolini Cencelli — Oviglio.

Pace — Panunzio — Paoletti — Paolucci — Paratore — Peglion — Pellanda — Pellizzari — Pennavaria — Pennisi di Santa Margherita — Perna — Piccinato — Pierazzi — Pirrone — Pisenti — Poggi — Polverelli — Preda — Prinetti.

Quilico.

Raschi Romolo — Reborà — Re David — Renda — Ricchioni — Ricci Renato — Riccio Vincenzo — Romanini — Romano Michele — Rossi Cesare — Rossi Pelagio — Rossi Pier Benvenuto — Rossi-Passavanti — Rossoni — Rotigliano — Rubilli — Rubino — Russo Gioacchino — Russo Luigi.

Salandra — Salerno — Salvi — Sandrini — Sanna — Sansanelli — Sansone — Sarrocchi — Savelli — Savini — Schirone — Scialoja — Scorza — Serpieri — Severini — Siotto — Solmi — Spezzotti — Spinelli Domenico — Spinelli Enrico — Starace — Suardo — Suvich.

Teruzzi — Tofani — Torre Andrea — Torrusio — Tosti di Valminuta — Trigona — Tullio — Tumedei.

Ungaro.

Vacchelli — Valentini — Venino — Viale — Vicini — Volpe Gioacchino.

Zancani — Zimolo.

Sono in congedo:

Arrivabene Antonio.

Barattolo — Belloni Amedeo — Belloni Ernesto — Bennati — Bette — Bonardi — Burratti.

Carnazza Carlo — Casalicchio — Chiarini — Chiostrì — Crisafulli-Mondio — Cucco.

De Marsico — Ducos.

Fabbrici — Farina — Frignani.

Gabbi — Gasparotto — Gianotti — Grassi-Voces.

Joele — Josa.

Lantini — Lessona — Lipani.

Marani — Mariotti — Marzotto — Meriano — Moreno.

Negrini.

Olivi — Orefici.

Padulli — Pala — Pavoncelli — Pedrazzi — Petrillo — Pili — Postiglione.

Raggio — Riolo Salvatore.

Sardi.

Vassallo — Verdi.

Zaccaria.

Sono ammalati:

Bastianini — Bianchi Fausto.

Catalani.

Foschini.

Gianturco — Guglielmi.

Mazzucco — Milani Giovanni.

Palmisano.

Siciliani.

Ventrella Almerigo.

Assenti per ufficio pubblico:

Baiocchi — Belluzzo — Biagi.

Calore.

De Capitani d'Arzago.

Lupi.

Maffei — Mongiò — Muscatello.

Pivano.

Zugni.

Si riprende la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1^o luglio 1924 al 30 giugno 1925.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1^o luglio 1924 al 30 giugno 1925.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pierazzi, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno, firmato anche dall'onorevole Aldi-Mai:

« La Camera confida che il Governo nella compilazione del nuovo piano dei lavori pubblici non dimenticherà i più urgenti bisogni della provincia di Grosseto e vorrà senza ulteriori rinvii, affrontare e risolvere il complesso problema della Maremma toscana nell'interesse generale della vita economica della Nazione ».

PIERAZZI. Onorevoli colleghi, data l'ora tarda darò brevemente giustificazione dell'ordine del giorno, che reca, oltre alla mia firma, anche quella dell'onorevole Aldi-Mai.

Parlando, obbedisco ad un preciso dovere, che mi viene dettato soprattutto dalla mia coscienza; non si tratta, come hanno detto più volte i giornali delle opposizioni, di trasformare la discussione di questo bilancio in un torneo oratorio a fine elettorale. L'ordine del giorno che ho presentato si riferisce ad un problema particolare, è vero, ma di somma importanza. Io penso che certi problemi, che strettamente riguardano una regione o una provincia, assumano talvolta un'importanza di carattere nazionale. E d'altra parte credo giusto che, in sede di discussione del bilancio dei lavori pubblici, sia fatto un esame accurato di quelle situazioni locali attraverso le quali si può arrivare alla risoluzione dei più ampi, più vasti e complessi problemi nazionali.

Gli oratori che mi hanno preceduto hanno già in quest'Aula portata la viva voce dei bisogni e delle particolari necessità delle loro provincie.

In particolar modo è stato parlato della vecchia ed annosa questione del Mezzogiorno d'Italia. Molti l'hanno prospettata nei confronti dei lavori pubblici, in tutti i suoi aspetti e in tutte le sue possibilità.

A scanso di equivoci, io non meridionale, dichiaro che a questo problema, domani più ancora di oggi, dovranno rivolgersi lo sguardo e l'attenzione del Governo Nazionale e della mia incondizionata, fraterna solidarietà alla causa di quelle provincie che qui hanno fatto sentire la loro voce ed i loro dolori.

Ma voglio anche affermare che il problema del Mezzogiorno non bisogna intenderlo in un senso strettamente geografico. Io vi parlo in nome di una provincia che pur non essendo geograficamente meridionale, per i suoi bisogni, per le sue necessità, per i suoi più urgenti problemi, potrebbe

essere considerata come la più meridionale delle provincie italiane.

Intendo riferirmi alla provincia di Grosseto.

Ho detto che, se possono essere prospettate delle questioni locali, bisogna in ogni caso tener presente l'interesse nazionale. Ed io non vengo qui, onorevole ministro dei lavori pubblici, a chiedere nè una strada, nè un ponte: non voglio entrare in nessuno di tali dettagli.

Ella, onorevole ministro, è toscano, e per buona parte maremmano; sarebbe quindi inutile ripeterle circostanze di fatto che conosce quanto me. Io tengo semplicemente a porre i termini di un problema, di un vasto problema, che non è possibile risolvere altro che nelle sue grandi linee. Non si tratta, dicevo, per la Maremma di fare una strada o costruire un ponte; occorre considerare questa regione nel suo complesso, di vedere in questa terra, che è nel cuore d'Italia, e si può dire a pochi passi da Roma, una grande promessa del domani, capace di realizzarsi con immenso beneficio per l'economia e per la produzione nazionale.

Gli italiani, che in genere non conoscono le cose di casa loro ed ignorano certi problemi su cui pure dovrebbe essere particolarmente attratta la loro attenzione, non conoscano affatto la Maremma. Ignorano certamente che esiste da anni ed anni un problema maremmano, del quale però si occupò molto ed alla cui risoluzione proficuamente si dedicò — bisogna pur troppo riconoscerlo — un principe straniero, Leopoldo II di Lorena. Le leggi, le provvidenze che furono dettate dal suo Governo in favore della Maremma, sono tali da fare anche oggi apparire il suo nome ai maremmani come quello di un benefattore.

Noi abbiamo infinite volte chiesto, e non solamente noi che siamo troppo giovani, ma i nostri padri, i nostri vecchi, di poter rivolgere la riconoscenza della Maremma al Governo della Patria unificata.

Debbo ricordare un precedente, ad onore del Governo italiano. Nel 1910, quando il Parlamento fu chiamato a prorogare la legge per Napoli del luglio 1904, i deputati della provincia di Grosseto e del circondario di Volterra, e più esattamente l'onorevole Ginori-Conti, l'onorevole Ciacci e l'onorevole Viazzi chiesero che quella legge fosse estesa alla Maremma toscana.

Il Governo di allora, presieduto dall'onorevole Luzzatti, non credè di accogliere l'emendamento presentato dai deputati ma-

remmani, ma spontaneamente nominò una speciale Commissione, che sotto la presidenza del ministro dei lavori pubblici di quel tempo, onorevole Sacchi, ebbe l'incarico di studiare tutte le questioni della Maremma.

La Commissione venne tra noi: vi furono, è vero, gli immaneabili discorsi e gli inevitabili banchetti, ma bisogna anche riconoscere che fu compiuto un lavoro serio e coscienzioso. Andò in tutte le plaghe della regione, sentì ed ascoltò tutte le richieste e sui dati precisi forniti dagli stessi rappresentanti dei comuni e della provincia e circoscritti al minimo necessario, compilò una relazione che venne presentata al Parlamento nel primo trimestre del 1911.

Quella relazione, che segnò un punto di partenza, che costituì il grande atto col quale venne posto nelle sue linee fondamentali il complesso problema maremmano, è rimasta, dopo 15 anni, allo stato di relazione.

Il ministro dei lavori pubblici di allora, onorevole Sacchi, al termine dei lavori della Commissione in Grosseto dichiarava che il problema della Maremma era d'importanza nazionale ed aggiungeva che la sua risoluzione « più che impegni di Governi che tramontano e scompaiono (quei governi naturalmente, non questo di Mussolini) è impegno della nuova Italia ». E continuava: « la Maremma ha il diritto che lo Stato completi i suoi sforzi, mentre la trascuranza sarebbe colpa là dove tanta ricchezza nascosta nel terreno attende di essere sprigionata e messa in valore ».

Quella relazione aveva esaminato ad uno ad uno tutti i bisogni, ed era entrata nel vero concetto di quello che è il problema maremmano. Aveva considerato cioè i vari bisogni, non come fine a sè stessi, ma inserendoli nel grande quadro della valorizzazione della Maremma dal punto di vista nazionale. Ed erano state considerate particolarmente quelle questioni dalla cui risoluzione potevano derivare grandi vantaggi alla produzione e alla ricchezza della collettività.

Il Governo, dunque, anche oggi può riferirsi ad un programma completo che fu preparato molto tempo fa. Non nego che se noi chiedessimo che fosse fatto tutto quello che 15 anni fa veniva dichiarato urgentissimo e di cui veniva promessa l'immediata attuazione, minaccieremmo di chiedere un po' troppo.

Lealmente riconosciamo che le condizioni sono cambiate; sappiamo che in que-

sto momento allo Stato italiano non si può chiedere uno sforzo che sarebbe superiore alle sue possibilità. Vedete, onorevole ministro dei lavori pubblici, e lo dico a voi per il vostro collega delle finanze, che siamo onestissimi.

Ma è sempre possibile tener presente quel programma per stralciarne quelle parti che costituiscono i tronchi principali del risorgere economico della Maremma.

Voi dovete modificare ed aggiornare quelle parti perchè indiscutibilmente quindici anni di tempo hanno potuto portare delle grandi variazioni, hanno potuto alterare delle condizioni di fatto per cui certe necessità si sono andate modificando.

Due sono soprattutto le questioni che la Commissione per la Maremma, ha profondamente esaminato e prospettato nella loro vera luce. Su di esse non voglio fermarmi a parlare, ma solamente voglio accennarle perchè sono di capitale interesse: le bonifiche e le strade.

Le bonifiche, che furono studiate da uomini insigni di varie epoche, che furono trattate da scritti e da progetti che è inutile il ricordare, le bonifiche, che ebbero il loro primo impulso dall'opera saggia di quel Leopoldo II di Toscana, beffeggiato dai nostri begli spiriti col nome di Canapone, le bonifiche, dicevo, costituiscono il primo punto della valorizzazione della provincia di Grosseto.

L'altro giorno durante questa discussione, sentivo affermare non ricordo da quale collega, che in Italia sarebbe possibile mettere in piena efficienza quattrocentomila ettari di terreni da bonificare. Ebbene, onorevole Sarrocchi, voi sapete quanta parte di questa estensione possa essere nella nostra provincia. Voglio citare una delle bonifiche, certamente la maggiore, non solo per la sua estensione ma anche per essere posta nel cuore della Maremma: la bonifica grossetana. Ebbene questa bonifica comprende circa trentamila ettari di terreno, di cui settemila dovrebbero essere bonificati per colmata ed i rimanenti dovrebbero essere valorizzati da opere idrauliche e da altri lavori. Fino ad oggi, presso a poco, non si è fatto niente. Quest'anno, è vero, si sono cominciati dei lavori, ma io mi permetto di fare delle riserve sulla loro utilità, perchè molte volte venne danneggiata la produzione delle zone circostanti e fu involontariamente aiutato il risorgere della malaria, a cui, dopo, brevemente accennerò.

Potrei dire benissimo, e senza timore di essere smentito, che per molte altre bonifiche,

cito ad esempio quella dell'Alberese, quella del Piano di Scarlino, quella di Pian d'Alma, quella dell'Albegna, quella del Chiarone, quella di Orbetello, ecc. ecc., non si è fatto niente e per talune di esse che erano contemplate e dichiarate urgentissime nella relazione della Commissione per la Maremma, non sono stati preparati nemmeno i progetti per l'esecuzione.

A questo aggiungete, onorevole ministro dei lavori pubblici, che negli ultimi anni è venuta anche quasi completamente a mancare l'opera di piccola bonifica, di modo che in quest'estate, abbiamo assistito al fenomeno impressionante di una ripresa malarica in grande stile.

In sede di discussione del bilancio degli interni ho sentito da alcuni tecnici in materia lamentare il fenomeno di una recrudescenza malarica in tutta Italia.

Se io avessi portato qui delle cifre, se io avessi letto qui le statistiche, avrei potuto dimostrare che la Maremma, sempre tristemente nota per la malaria che la ha qualche volta schiacciata sotto il suo peso insopportabile, che la Maremma quest'anno ha avuto una recrudescenza che supera di molto la gravità del fenomeno generale. Le cause di ciò vanno esattamente ricercate nell'acquitrino e nelle paludi che stringono in un cerchio insidioso alcuni tra i centri più popolosi della nostra provincia.

Dunque, onorevole ministro, bisogna fare quello che con parola altissima diceva la Commissione per la Maremma, bisogna fare in modo che il danno e la vergogna delle paludi vadano cessando, perchè così, non solamente darete la possibilità alle nostre popolazioni di aumentare la produzione della loro terra con incancellabile vantaggio della produzione generale italiana, ma debellerete un male che pesa sulle nostre spalle come una cappa di piombo.

E l'altro problema è quello delle strade.

Quando io sentivo qui parlare delle strade della Calabria, quando io sentivo invocare per la Sicilia provvedimenti già presi per la Calabria, io pensavo alla mia provincia.

E poichè più di ogni discorso valgono le cifre, si sappia, e ne prendano atto i colleghi del Mezzogiorno d'Italia, che la provincia di Grosseto ha solamente 24 chilometri di strade per ogni 100 chilometri quadrati della sua superficie, e che al disotto di questa percentuale non sono che due sole provincie; Potenza e Cosenza. Sono dati, questi, che non possono essere smentiti. Giova anche ricordare che tutto il nostro sistema stradale è

ormai insufficiente, poichè molte strade furono costruite quando c'era il brigantaggio e quando gli sviluppi della malaria erano molto più forti di quelli che oggi non siano e quindi seguono un tracciato che oggi è assurdo, che non è più adattabile alle esigenze moderne.

Vorrei che l'amico Ferretti, che ieri fece una magnifica esaltazione della funzione della strada, e che la strada presentava come la grande arteria della vita moderna, vorrei che egli venisse a vedere le nostre strade di Maremma e allora si convincerebbe di quanto esse siano al di sotto di quelle moderne necessità che egli andava prospettando. E la strada è oggi necessaria allo sviluppo della vita di un popolo come le arterie e le vene per la vita di un corpo umano.

Brevi parole, onorevoli colleghi, e mi avvio rapidamente alla fine, per ciò che riguarda le ferrovie.

Voi mi obietterete subito, poichè la conoscete per pratica, che abbiamo la grande ferrovia Pisa-Roma. Io vi rispondo che la Pisa-Roma a noi interessa relativamente.

Se per caso una grande strada ferrata attraversa (dicò « per caso » poichè il treno noi lo vediamo passare il più delle volte a ottanta chilometri l'ora), lungo il litorale, la nostra provincia, questo si deve, non certamente alla volontà dei passati Governi di venire in soccorso della disgraziata Maremma, ma alla posizione geografica, direi quasi strategica, in cui ci troviamo, sulla maggiore via naturale di comunicazione tra il nord ed il sud.

Giacchè si parla dunque di strade ferrate io vi ricordo e prego gli onorevoli colleghi meridionali di darmene atto, io vi ricordo che il più grande vuoto ferroviario che esista in Italia è formato dal territorio della provincia di Grosseto unito a una certa zona del Lazio e dell'Umbria.

Questo vuoto ferroviario, onorevole ministro dei lavori pubblici, dovrebbe essere calmato, dovrebbe sparire, colla costruzione di quella ferrovia umbro-maremmana, di cui vi abbiamo già interessato; questo vuoto dovrebbe essere ricoperto, dicevo, colla ferrovia umbro-maremmana, per la quale oramai spero non vi saranno più discussioni.

C'è un'altra trasversale, la cui costruzione pure grandemente interessa la Maremma, perchè, ripeto, quelle che a noi premono sono le traversali. È la famosa Massa Marittima-Siena, che dovrebbe essere la logica, la necessaria prosecuzione del tronco attualmente esistente da Follonica a Massa Marittima. So-

lamente a questa condizione, solamente dando delle strade ferrate alla Maremma come del resto ad ogni altra regione d'Italia, voi potrete permettere che sbocchino verso i mercati tutti i nostri prodotti. E guardate che noi siamo ricchi sopra il suolo e sotto il suolo; questa grande provincia ha dei terreni, nei quali furono e saranno possibili tutte le culture; le viscere della nostra terra racchiudono il campionario minerale più completo, non so se dell'Italia, ma certamente della Toscana.

Ebbene, permettete colle vostre opere, le quali faranno sì che mettiate ad un tasso altissimo il capitale impiegato, permettete che la produzione della Maremma venga incanalata e venga diretta verso la grande ricchezza, la grande produzione della Nazione.

E ho finito, perchè ho promesso di non entrare nei particolari e di essere breve. Volevo semplicemente porre, come ho posto, i termini per la risoluzione del problema maremmano. Nessun'altra regione d'Italia, forse, è suscettibile di uguali modifiche come la Maremma, soprattutto perchè essa possiede tutti gli elementi che sono necessari allo sviluppo ed al progresso. Pensate che questa terra è posta nel cuore d'Italia che va dalle coste del mare, attraverso il piano e le colline, fino alle più alte vette dell'Amiata. Giacchè — questo lo dico tra parentesi, per inciso — ho parlato delle coste, ricordatevi che sul Tirreno, lungo il litorale maremmano, alle pendici dell'Argentario c'è un grande golfo, fra i più sicuri commercialmente e militarmente parlando, dominato dal porto di Santo Stefano, di cui anche si occupò la Commissione pro-Maremma e per il quale regolarmente non è stato fatto niente sino ad oggi.

I maremmani, è vero, hanno compiuto da soli grandi opere, hanno fatto cose grandi e durature. Le hanno fatte da loro, con la sola forza della volontà. Ma voi mi insegnate che non è possibile fare tutto, che non è possibile arrivare a tutto. Bisogna che certe volte lo Stato intervenga per integrare uno sforzo magnifico, per completare un'opera poderosa. Noi non chiediamo che l'opera dello Stato si sostituisca all'iniziativa dei privati, noi vogliamo semplicemente che lo Stato faccia la sua parte, come i maremmani hanno sempre saputo fare da loro.

Vi sono i segni evidenti, onorevole Sarrocchi, del risorgere della nostra terra. Il primo e il più grande guaio nostro è la spopolazione. Ebbene, gli ultimi censimenti, il più recente compreso, segnano la provincia di Grosseto tra quelle che tengono i

primi posti per l'incremento della popolazione. Avremo, dunque, anche l'elemento uomo che ci è indispensabile. Ma bisogna aiutare questo sforzo, bisogna incanalarlo. Vi dicevo che i segni del nostro avvenire sono già certi. Grande è la nostra tradizione, antica e recente.

Non faccio della retorica; ma voglio ricordare che la Maremma è terra etrusca, terra consacrata da quella civiltà che ebbe la sua maggior gloria con Vetulonia, con Populonia, con Ausedonia, con Roselle e con Sovana, terra a cui Roma imperiale dette il sigillo della propria grandezza.

Non voglio ricordare titoli di sacrificio e di valore; non voglio qui dire che i maremmani hanno sempre risposto in massa a tutti gli appelli quando la Patria ha chiamato, perchè ciò hanno fatto tutti gli italiani di tutte le regioni; non voglio dire, per esempio, che dai nostri paesi partirono a battaglioni i volontari per tutte le guerre della redenzione, che i garibaldini accorsero dalla nostra provincia sotto le insegne vittoriose del grande capitano in una percentuale superiore a quella di ogni altra provincia; non voglio dire che, pel riscatto della Patria, il nostro popolo dette nell'immediato dopoguerra tutte le sue forze migliori; non voglio ricordare che la mia provincia ha oggi ripreso, nel ritmo della vita e del lavoro, la via delle sue conquiste. Voglio dire semplicemente questo: i maremmani, onorevole ministro dei lavori pubblici, signori del Governo, hanno fatto il loro dovere: voi fate il vostro, consacrando la vostra opera, legando il vostro nome alla grande risurrezione economica e morale della nostra terra! (*Applausi*).

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

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni presentate oggi.

MANARESI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per conoscere come mai il Consiglio superiore delle antichità e belle arti, pur così geloso tutore del patrimonio artistico nazionale, abbia permesso la costruzione, nella storica Piazza Malpighi di Bologna, di un nuovo edificio per la finanza, che deturpa in modo irrimediabile la magnifica struttura dell'ex-Monastero di San Francesco e come mai, approvato un progetto giudicato da

tutta la città una vera bruttura artistica, abbia tollerato che il progetto stesso venisse poi ancora peggiorato nell'esecuzione, coll'ingrossamento delle colonne del portico, la demolizione del tetto, la ricostruzione delle arcate, e quindi con nuova e più grave offesa all'estetica, all'arte ed alla storia.

« Manaresi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle comunicazioni, per sapere se non sia opportuno disporre che l'affissione dei cartelli di pubblicità nelle vetture ferroviarie per passeggeri sia contenuta negli spazi destinati a tale scopo, e che sono ancora in gran parte disponibili, vietando le affissioni disordinate e disadorne, che già compaiono a diminuire il decoro delle vetture stesse.

« Sansanelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle comunicazioni, per sapere se non intenda giunto il momento per una larga revisione fra gli esonerati dal servizio nelle ferrovie dello Stato, con criteri che esulino da considerazioni esclusivamente politiche e allo scopo di rimediare a quei casi d'ingiustizia che non potrebbero più oltre essere giustificati.

« Viola ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere le intenzioni del Governo intorno al tronco ferroviario Sant'Arcangelo-Urbino, la cui costruzione, iniziata dopo lunghe discussioni e laboriosi e costosi studi, è stata da vari anni interrotta, con danno del tratto di linea già compiuto.

« Volpe Gioacchino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se — considerate le attuali condizioni di disagio economico e soprattutto morale, in cui son venuti a trovarsi, con le testè riformate disposizioni legislative, gli assistenti universitari — ad evitare il conseguente e sempre più impressionante abbandono della carriera da parte dei giovani studiosi dai quali dovrebbero reclutarsi i professori universitari; ad evitare che rimangano senza assistenti le cattedre universitarie, specialmente quelle delle scienze pure; ad evitare il decadimento della produzione scientifica nazionale e dell'insegnamento superiore, non creda necessario che, pure mantenendo l'attuale sistema di nomina per concorso, siano elevate le condizioni economiche e morali degli assistenti universitari, riammettendoli nel ruolo degli impiegati di Stato, togliendo ogni spere-

quazione tra quelli che erano in carriera precedentemente alla legge attuale e quelli che saranno da oggi nominati.

« E se non creda di concedere loro il trasferimento da una cattedra all'altra, da una università all'altra del Regno.

« Guaccero ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, per sapere le ragioni per le quali nessuna disposizione a favore degli ex-combattenti impiegati privati è contenuta nello schema del decreto n. 1825 del 13 novembre 1924, nei riguardi:

a) dell'anzianità convenzionale in base al servizio prestato in guerra;

b) del trattamento di favore in caso di riacutizzazione di malattie o infermità contratte in guerra;

c) dell'obbligo a tutte le aziende di avere alle proprie dipendenze un numero di ex-combattenti non inferiore al 25 per cento del personale impiegatizio, oltre la percentuale stabilita a favore dei mutilati con la legge Labriola.

« Bavaro, Biagi, Lanza di Trabia, Muttos, Paoletti, Pivano, Ponzio di San Sebastiano, Rossini, Russo Luigi, Sansone, Savelli, Pellanda, Viola ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se intenda provvedere con sollecitudine, come le esigenze richiedono, a sistemare la briglia di Strà ed a costruire le conche, di Cà Molin e Fogolana per rendere completa e sicura la navigazione del Brenta e del ramo Nuovissimo.

« Barbieri ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per conoscere se si disponga ad accogliere i ripetuti voti delle famiglie degli igienisti e degli enti, facendo anticipare la chiusura delle scuole, in modo che i giovani siano liberi da lezioni e da esami nei due mesi più caldi, luglio ed agosto.

« Marescalchi, Fontana, Quilico, De Martino, Sandrini, Gentile ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere quali siano le intenzioni di codesto Ministero circa la rinnovazione o no del decreto relativo all'applicazione dell'onere termico da parte delle Società elettriche, decreto che dovrebbe scadere con la fine dicembre 1924.

« Giarratana ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se sia sua intenzione di estendere alla città di Napoli, sicura meta dei pellegrini diretti in Italia per l'Anno Santo, quelle disposizioni eccezionali sulla sospensione degli sfratti dalle abitazioni, fino ad oggi, circoscritta col Regio decreto-legge del 20 ottobre 1924, alla sola città di Roma.

« Si prospetta, all'onorevole ministro, le critiche preoccupanti condizioni edilizie della città di Napoli e la situazione di grande disagio economico della piccola borghesia.

« Baistrocchi, De Martino, Geremicca, Sansone, Mammalella ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri della guerra e della marina, per conoscere quali siano le ragioni che determinano l'enorme ritardo della nomina a sottotenente degli attuali maestri d'armi dell'esercito e della marina. E se non sia opportuno, anche per ragioni di bilancio, una volta esaminati i documenti personali corredati dai pareri dei comandanti di Corpo, addivenire alla loro nomina senza sottoporli agli esami i quali non potranno che confermare la loro idoneità ad esercitare l'insegnamento che da lunghi anni lodevolmente impartiscono. (G'interroganti chiedono la risposta scritta).

« Morelli Giuseppe, Barduzzi ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle finanze, per conoscere se non intenda prorogare oltre il 31 dicembre 1924 la riduzione della tassa di registro prevista dall'articolo 23 del decreto luogotenenziale 23 marzo 1919, n. 466, per i primi trasferimenti di immobili che avvengono non oltre quattro anni dalla dichiarazione di abitabilità, osservando che la proroga sarebbe necessaria per il permanere delle cause che hanno determinato il provvedimento originario. (G'interroganti chiedono la risposta scritta).

« Olivetti, Mazzini ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle comunicazioni, per conoscere:

1°) se non ritenga opportuno frenare il dilagare della pubblicità nelle stazioni e nei vagoni delle ferrovie dello Stato nonchè negli stampati e valori emessi dal suo Ministero;

2°) quanto sia l'introito che lo Stato ha ricavato sinora da ogni singola concessione di pubblicità. (G'interroganti chiedono la risposta scritta).

« Olivetti, Mazzini ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'economia nazionale, per conoscere le ragioni per le quali fu soppressa la scuola

professionale di Giaveno (Torino) e per sapere se eliminate le eventuali deficienze non ritenga opportuna la riapertura della scuola stessa. (G'interroganti chiedono la risposta scritta).

« Mazzini, Olivetti ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per conoscere quali provvedimenti abbia preso, ed intenda prendere, in seguito alla constatata gravità delle deficienze riscontrate, per provvedere al ripristino delle scuole elementari nei comuni di alta montagna e nelle loro frazioni. (G'interroganti chiedono la risposta scritta).

« Mazzini, Olivetti ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte nell'ordine del giorno e svolte al loro turno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

La seduta termina alle 19.40.

Ordine del giorno per la seduta di domani

Alle ore 15.

1. Interrogazioni.

2. Seguìto della discussione del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (10 e 10-bis).

Discussione dei seguenti disegni di legge:

3. Stato di previsione della spesa del Ministero della marina per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (13 e 13-bis)

4. Stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (12 e 12-bis)

5. Stato di previsione della spesa del Ministero delle comunicazioni per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925. (11 e 11-bis)

Il Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

AVV. CARLO FINZI.