

CLIV.

## TORNATA DI MERCOLEDÌ 10 MARZO 1915

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALESSIO

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA.

## INDICE.

<b>Congedi</b> . . . . .	Pag. 6986
<b>Interrogazioni:</b>	
Stazione di Rossano:	
VISOCCHI, sottosegretario di Stato	6987
JOELE	6987
Consiglio scolastico provinciale di Genova:	
ROSADI, sottosegretario di Stato	6988-89
RISSETTI	6988
<b>Verificazione di poteri (Annullamento):</b>	
Elezione contestata del collegio di Borgo a Mozzano (Tomba)	6989
Elezione contestata del collegio di Capannori (Grabau)	6989
Presentazione della relazione sull'elezione contestata del collegio di Patti	6989
<b>Domande di procedere:</b>	
contro il deputato Caso	6989
La domanda è accordata.	
CASO	6989
contro i deputati Gambarotta e De Felice-Giufrida (Conceduta)	6989
contro i deputati Gallenga, Scialoja e Barzilai (Negata)	6990
<b>Proposta di legge (Svolgimento):</b>	
Disposizioni interpretative circa alcuni casi di ineleggibilità ai Consigli comunali e provinciali	6990
TURATI	6990
CELESIA, sottosegretario di Stato	6992
La proposta di legge è presa in considerazione.	6992
<b>Disegni di legge (Approvazione):</b>	
Autorizzazione di prelevare lire 508,975 dal fondo di riserva della gestione della Cassa dei depositi e prestiti a saldo delle spese occorse nella costruzione della nuova sede della Cassa stessa.	6992
Conversione in legge del Regio decreto 30 agosto 1914, n. 909, e altre disposizioni relative alla concessione di mutui ai comuni per integrare l'opera di soccorso a favore dei rimpatriati bisognosi.	6993

	Pag.
Maggiore assegnazione di lire 16 milioni da iscriversi al capitolo n. 139 « Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine » dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1914-15.	6993
<b>Bilancio dei lavori pubblici 1914-15 (Seguito della discussione):</b>	
LUCIFERO	6994
MATERI	6999
FALCIONI	7002
FRACCACRETA	7006
SERRA	7010
ZEGRETTI	7018
CAVAGNARI	7022
<b>Relazione (Presentazione):</b>	
STOPPATO: Provvedimenti per la difesa economica e militare dello Stato	7030
<b>Votazione segreta (Risultamento):</b>	
Autorizzazione di prelevare lire 508,975 dal fondo di riserva della gestione della Cassa dei depositi e prestiti a saldo delle spese occorse nella costruzione della nuova sede della Cassa stessa.	7030
Conversione in legge del Regio decreto 30 agosto 1914, n. 909 e altre disposizioni relative alla concessione di mutui ai comuni per integrare l'opera di soccorso a favore dei rimpatriati bisognosi.	7030
Maggiore assegnazione di lire 16 milioni da iscriversi al capitolo 139 « Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine » dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1914-15.	7030
<b>Risposte scritte ad interrogazioni</b>	
CANNAVINA: Versamento delle tasse scolastiche in Roma	7034
GORTANI: Opere pubbliche nell'Alto Veneto.	7034-35
MAGLIANO: Presidente del tribunale di Larino.	7035
MICHELI: Indennità ai maestri dei paesi colpiti dal terremoto.	7035

LEGISLATURA XXIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1915

PARODI: Industria della pesca. . . . . Pag. 7035  
 — Commissione per l'importazione e l'esportazione delle merci . . . . . 7035-36  
 RELLINI: Notai-segretari comunali . . . . . 7036  
 SOGLIA: Sindaco di Lu Monferrato . . . . . 7036  
 VALVASSORI-PERONI: Tramvie interprovinciali di Milano-Lodi-Crema-Treviglio-Bergamo. 7036-37

La seduta comincia alle 14.

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

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, l'onorevole Fumara, di giorni 6; per motivi di salute, l'onorevole Manzoni, di giorni 15.

(Sono conceduti).

**Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.**

PRESIDENTE. Gli onorevoli sottosegretari di Stato per l'istruzione pubblica, la grazia e giustizia, le finanze, i lavori pubblici hanno trasmesso le risposte scritte alle interrogazioni dei deputati Micheli, Maglano, Soglia, Parodi, Rellini, Gortani, Valvassori-Peroni, Cannavina.

Saranno pubblicate, a norma del regolamento, nel resoconto stenografico della seduta d'oggi. (1)

**Interrogazioni.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, s'intendono ritirate le seguenti interrogazioni:

Belotti, (De Capitani, Sioli-Legnani), al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « per sapere se il Governo non ritenga opportuno di intervenire con opportuni e rapidi provvedimenti anche di modifica dei regolamenti edilizi in relazione all'articolo 436 del codice civile, per vigilare severamente la scelta e l'impiego dei materiali di costruzione e per disciplinare la natura e le dimensioni degli edifici delle provincie che risultano più frequentemente esposte ai danni del terremoto »;

(1) V. in fine.

Quaglino, al ministro degli affari esteri, « per sapere quando verrà applicato il regolamento per la legge sulla tutela giuridica degli emigranti »;

Quaglino, al ministro d'agricoltura, industria e commercio, « per sapere se col non convocare la Commissione per la riforma della legislazione sugli infortuni nel lavoro, il Governo intenda manifestare il suo proposito di lasciare immutata la legislazione stessa, sia nei riguardi degli operai che in quelli dei contadini »;

Centurione, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere da quale fatto deriva il ritardo dell'impianto della fermata agraria a Rocchetta Cairo, ormai decisa ed approvata dalla Direzione compartimentale di Torino, quanto dalla Direzione generale di Roma; impianto che permetterebbe in questo grave momento di ovviare all'inconveniente della disoccupazione »;

Lucci, al ministro d'agricoltura, industria e commercio, « per sapere se intenda prorogare il termine per la riorganizzazione dell'ufficio statistico a tutto il 1915, allo scopo di non avere la chiusura dell'ufficio stesso tra due mesi ».

Saraceni, al ministro di grazia e giustizia e dei culti, « sulle sue intenzioni circa l'applicazione dell'articolo 39 delle disposizioni transitorie del Codice penale verso coloro che, sotto l'imperio del vecchio codice, furono condannati ai lavori forzati a vita e che hanno ormai scontato oltre 30 anni di carcere »;

Saraceni, al ministro dell'interno, « sui motivi per cui si tarda a ripresentare il disegno di legge sull'infanzia abbandonata »;

Centurione, (Molina), al ministro dei lavori pubblici, « per sapere come la Direzione delle ferrovie dello Stato, nonostante il parere favorevole degli uffici competenti, non abbia ancora concessa la fermata del treno 145 alla stazione di Cengio, resa ormai indispensabile per l'apertura della nuova strada Cengio-Calizzano »;

Finocchiaro-Aprile Andrea, al ministro di agricoltura, industria e commercio, « per sapere se intenda promuovere provvedimenti intesi a favorire l'industria del freddo nel Mezzogiorno e specialmente in Sicilia »;

Battelli, ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici, « per sapere se credano opportuno imporre per le costruzioni degli edifici nelle località sismiche d'Italia, delle norme generali non finanziariamente gra-

vose, nè contrarie all'arte, le quali valgano a difenderli in gran parte dal terribile flagello »;

Battelli, al ministro dell'interno, « per sapere le cause che originarono i moti di Urbino il 15 gennaio corrente »;

Giretti, al presidente del Consiglio, « per sapere se gli consti che l'ambasciatore di una grande potenza belligerante ha dei rapporti di carattere politico con uomini politici italiani ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Joele, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere per quali ragioni non sia stata messa in condizioni di decenza e di buon funzionamento la stazione di Rossano ».

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

VISOCCHI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Circa le condizioni di decenza di cui difetterebbe la stazione di Rossano devo far notare all'onorevole Joele che nessun reclamo in proposito è pervenuto alla Direzione delle ferrovie.

È vero che una volta un viaggiatore, non sconosciuto all'interrogante, reclamò per la mancanza di un caffè-ristorante in quella stazione ma, come fu comunicato a questo viaggiatore, la Direzione generale delle ferrovie fece notare che l'impianto di un ristorante non era possibile attesa la deficienza di locali, in quella stazione.

Così pure non è possibile impiantare in quella stazione una pensilina, perchè, per evidenti ragioni di equità, bisogna dare la precedenza alle stazioni di diramazione e Rossano non è nel numero di queste.

Riguardo poi al buon funzionamento della stazione, debbo osservare all'onorevole Joele che qualche cosa s'è già fatto, sia con l'eseguito impianto di una grue di maggiore portata, sia con la costruzione di un marciapiede esterno, sia infine con la sistemazione dei locali al pianterreno del fabbricato e con la istituzione di un magazzino merci.

A ogni modo assicuro l'onorevole interrogante che la Direzione generale delle ferrovie guarderà con tutta la possibile benevolenza gl'interessi della stazione di Rossano e vigilerà che i servizi vengano disimpegnati con la maggiore regolarità, provvedendo anche a colmare quelle defezioni di personale che potessero eventualmente verificarsi. (Approvazioni).

PRESIDENTE. L'onorevole Joele ha falcoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

JOELE. Ringrazio l'amico Visocchi della cortesissima risposta che ha voluto darmi, ma veramente non posso dichiararmi soddisfatto, e di ciò sono dolente.

La decenza della stazione di Rossano lascia molto a desiderare. Io ho dovuto fare un'interrogazione così larga, perchè non sarebbe stato possibile concretare in essa dettagliatamente e possibilmente con chiarezza tutto ciò che riguarda lo stato di decenza in cui trovasi quella stazione.

La stazione di Rossano, che è capoluogo di circondario e città non ultima della Calabria, ha la sala di prima e seconda classe in stato deplorevolissimo; questo consta a me. Alcune volte ho dovuto attendere il treno che faceva 160 e 170 minuti di ritardo; ebbene, non avevo dove sedere, perchè ci sono due divani in istato indecentissimo, pieni di avallamenti e di sollevamenti, e le tre sedie sono sgangherate e perciò pericolose per chi vuole servirsene. La sala di terza classe sembra un chiuso di pecore; non ha che due pancaccie vecchie!

È inutile dire dei lumi! Una ditta che dà la luce elettrica a Rossano, aveva proposto alla Direzione di mettere un impianto di luce elettrica; ma la Direzione ha presentato tante difficoltà che non si è potuto fare quello che si desiderava.

Circa, poi, il funzionamento, debbo dire che manca il personale, specialmente per ciò che si riferisce all'ufficio gestione. È stato mandato un giovane valoroso, ma non basta; e tutti i negozianti, anche adesso, mi fanno premure perchè abbia a pregare, come prego l'onorevole Visocchi, perchè l'ufficio gestioni sia messo in condizioni da potere funzionare bene.

Effettivamente è stata fatta qualche cosa per la stazione di Rossano. Io ed altri amici calabresi l'anno passato ci recammo in commissione dal direttore generale del tempo, e questi accolse in parte le nostre richieste. Però tutto non è stato fatto. La richiesta della pensilina esterna è da accogliersi. È vero, come ha detto l'onorevole Visocchi, che la stazione di Rossano non trovasi tra quelle da lui indicate, ma è una stazione di un capo luogo di circondario, distante cinque chilometri dalla città, lungo una linea sulla quale avvengono ritardi straordinari, è una stazione dove non esistono sale di aspetto possibili, dove, perchè spesse volte quella saletta di prima e seconda classe è piena, si è obbligati a stare fuori sotto le intemperie o sotto il sole. È perciò che rivolgo viva preghiera all'onorevole

sottosegretario di Stato perchè il Governo s'interessi di quanto domando. Per il funzionamento in genere debbo dire, per ciò che riflette il personale, che questo fa il suo dovere, anzi è animato da grandissimo zelo, e alle volte va incontro a sacrifici, essendo troppo scarso, per poter adempiere alle molte mansioni.

Ed ho finito. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle buone intenzioni; lo prego molto vivamente di voler tenere presente questa mia raccomandazione, e mi auguro che il giusto desiderio mio e della popolazione rossanese verrà soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Rissetti, al ministro dell'istruzione pubblica, « per conoscere quali sono i motivi per cui non ha finora dato corso alle nomine di sei membri del Consiglio scolastico provinciale di Genova, avvenute da più di tre mesi, impedendo così il regolare funzionamento dell'Amministrazione scolastica ».

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

ROSADI, *sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica*. La nomina dei commissari dei Consigli provinciali scolastici si fa con un solo decreto per ogni provincia; sicché, fino a quando non sono pronte tutte le formalità necessarie per la nomina di ciascuno dei sei commissari non si emette il decreto che nomina l'intero Consiglio.

Per il Consiglio provinciale scolastico di Genova è accaduto realmente quello che rilevava con la sua interrogazione il collega Rissetti, vale a dire che il Consiglio provinciale scolastico non era stato nominato fino a poco tempo fa.

Questa tardanza dipese da varie ragioni che, in apparenza almeno e secondo le referenze date al nostro Ministero, sarebbero giustificative.

Si attendeva che il prefetto facesse la proclamazione degli eletti dopo che i comuni, i quali avevano l'autonomia scolastica, avevano fatto le elezioni.

Così per queste ragioni si indulgiò a provvedere alla nomina del Consiglio provinciale scolastico. Oggi questa nomina è avvenuta, ma ciò non toglie fondamento alla interrogazione dell'onorevole collega, perché al tempo dell'interrogazione la nomina non era avvenuta.

Se poi alcuno avesse colpa in questo ritardo, voglia dirmelo apertamente il col-

lega Rissetti, perchè non desidero di meglio che di essere posto in condizione di richiamare ogni funzionario all'adempimento de' suoi doveri.

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

RISSETTI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della sua cortese risposta.

Io veramente non posso essere d'accordo con lui circa la necessità di questo decreto per la nomina di questi sei membri, poichè credo che, secondo l'articolo 11 delle norme che sono state approvate con un decreto del 31 luglio 1911, sia necessario il decreto ministeriale unicamente per la costituzione del Consiglio provinciale scolastico. Una volta che il Consiglio provinciale scolastico è costituito, come lo fu appunto fin dal 1912, si tratta unicamente di sostituzione di membri i quali sono decaduti, o si sono resi dismissionari, o, come nel caso, disgraziatamente sono morti. Allora si fa luogo alla sostituzione mediante la proclamazione, che è fatta in parte dal prefetto, in parte dal Regio provveditore agli studi.

Credo quindi che nel caso non fosse assolutamente necessario questo provvedimento, e ritengo perciò anche che sia necessario agevolare in modo che la burocrazia non debba predominare più di quello che è stabilito nella legge.

Questo in ordine al principio generale esposto dall'onorevole sottosegretario di Stato.

Per quanto riguarda poi il fatto specifico abbiamo che i sei membri mancanti del Consiglio provinciale scolastico sono stati eletti nell'autunno del 1914, e gli ultimi precisamente il 30 ottobre 1914, e sono stati ben quattro mesi senza entrare in funzione. Cosicchè il Consiglio provinciale scolastico non poteva funzionare per la mancanza del numero dei membri richiesto dalla legge e dal regolamento.

L'onorevole sottosegretario di Stato mi ha detto che il Ministero non ha potuto provvedere perchè non giunsero al Ministero stesso tutti gli atti di proclamazione fatti dal prefetto e dal provveditore agli studi.

In questa condizione di cose, francamente, debbo lamentarmi vivamente del modo di procedere del provveditore agli studi di Genova, perchè in quattro mesi, vivaddio, c'era più che tempo per potere mandare tutti questi atti.

Credo che il provveditore agli studi avrebbe dovuto avere il maggiore interesse a mandare questi atti al Ministero, affinchè il Ministero stesso provvedesse, se avesse creduto, anche col mezzo di quel tale decreto.

Quindi credo conveniente di pregare l'onorevole sottosegretario di Stato di esaminare se per caso non ci sia della negligenza nel fatto attuale e di prendere quei provvedimenti che crederà opportuni.

**ROSADI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**ROSADI, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica.** In quanto al modo di procedere nelle nomine, tanto per allontanare dal Ministero ogni responsabilità, non posso concordare nel concetto che il Ministero non debba emettere un decreto.

Ci sono nomine che sono di carattere essenzialmente ministeriale; quindi il decreto serve non alla costituzione del Consiglio provinciale scolastico ma alla nomina di alcuni membri e alla approvazione di altri.

Però la ragione del decreto non giustifica il ritardo di quattro mesi che ora viene denunziato dal collega Rissetti.

Ho chiesto di parlare principalmente per ripetere al collega Rissetti e a tutta la Camera che terrò il massimo conto della denuncia fatta dall'onorevole collega e subito instaurerò indagini al fine di stabilire se veramente questo ritardo sia ingiustificato.

Le lagnanze che ora si concentrano sulla persona del provveditore agli studi avranno la loro opportuna e pronta investigazione. (*Approvazioni*).

**PRESIDENTE.** Sono così esaurite le interrogazioni inserite nell'ordine del giorno d'oggi.

#### Verificazione di poteri.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca: Verificazione di poteri. Elezioni contestate dei collegi di Borgo a Mozzano (eletto Tomba) e di Capannori (eletto Grabau).

Per l'elezione del collegio di Borgo a Mozzano la Giunta delle elezioni a voti unanimi propone: di annullare l'elezione del commendatore Domenico Tomba e di inviare gli atti all'autorità giudiziaria.

Apro la discussione su questa proposta.

Nessuno essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare, la metto a partito.

(È approvata).

Dichiaro vacante il collegio di Borgo a Mozzano.

Per l'elezione di Capannori la Giunta delle elezioni a voti unanimi propone l'annullamento dell'elezione nella persona dell'onorevole Marcello Grabau.

Apro la discussione su questa proposta.

Nessuno essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare la metto a partito.

(È approvata).

Dichiaro vacante il collegio di Capannori.

La Giunta delle elezioni ha presentata la relazione sulla elezione contestata del collegio di Patti.

Sarà stampata, distribuita ed inscritta nell'ordine del giorno della seduta di sabato 13 corrente.

#### Domande di procedere.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Caso per reato di falso in scrittura privata e abuso di foglio in bianco (292-A).

La Commissione propone unanime di concedere la chiesta autorizzazione.

**CASO.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**CASO.** Quando gli uffici furono chiamati a discutere l'autorizzazione a procedere contro di me, pregai parecchi colleghi di esprimere il mio vivo desiderio che l'autorizzazione fosse concessa. Ora rivolgo alla Camera uguale e fervida preghiera.

Io so che qui non c'è posto per i compatiti e tollerati e so che soltanto un processo, solo un pubblico dibattimento, potrà mettere nella sua luce la mia figura e la perfidia di certe arti elettorali pagate. (*Commenti*).

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, metto a partito la proposta della Commissione.

(È approvata).

L'ordine del giorno reca ora la domanda di autorizzazione a procedere in giudizio contro i deputati Gambarotta e De Felice-Giuffrida per duello e Gallenga, Scialoja e Barzilai, quali padroni. (330-A)

La Commissione, a voti unanimi, propone:

1º Che sia concessa l'autorizzazione a procedere contro gli onorevoli deputati Guglielmo Gambarotta e Giuseppe De Fe-

lice-Giuffrida per il reato di cui all'articolo 238 Codice penale.

2º Che sia negata l'autorizzazione a procedere contro gli onorevoli Romeo Gallenga, Antonio Scialoja e Salvatore Barzilai pel reato previsto dall'articolo 241 dello stesso Codice.

Apro la discussione su queste conclusioni.

Nessuno chiedendo di parlare e non essendovi oratori iscritti, le pongo a partito.

(Sono approvate).

**Svolgimento di una proposta di legge del deputato Turati per disposizioni interpretative circa alcuni casi di ineleggibilità nei Consigli comunali e provinciali.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Turati per disposizioni interpretative circa alcuni casi di ineleggibilità nei Consigli comunali e provinciali.

Si dia lettura della proposta di legge.

DEL BALZO, segretario, legge: (Vedi tornata del 4 marzo 1915).

PRESIDENTE. L'onorevole Turati ha facoltà di svolgerla.

TURATI. Onorevoli colleghi, la portata della leggina dichiarativa che noi propongiamo è molto semplice. Si tratta di non escludere dai Consigli provinciali e comunali il ceto dei medici e gli assistenti medici, i quali, secondo che io ed altri venticinque colleghi pensiamo, per un semplice equivoco, per una mala interpretazione, potrei dire per un'ingiustizia, per un giuoco di parole, ne furono esclusi.

Ricordo i fatti rapidamente.

Quando l'onorevole Giolitti, allora presidente del Consiglio, presentò la leggina di riforma della legge comunale e provinciale, la quale non aveva altro scopo che di porre la eleggibilità amministrativa in relazione al nuovo elettorato politico a suffragio allargato, si fecero alcuni ritocchi di minore importanza alla legge comunale e, tra gli altri, questo.

La legge fu presentata al Senato, e l'Ufficio centrale, presieduto dal senatore Mazzotti, riformava gli articoli 23 e 25, che oggi, nel testo unico pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 24 febbraio scorso, diventano 27 e 28, nei quali si parlava appunto di certe ineleggibilità, compresa quella degli impiegati contabili ed amministrativi degli istituti di beneficenza.

L'onorevole Mazzotti e l'Ufficio centrale del Senato pensarono che questa sottospecificazione fosse inutile e che gli impiegati pel fatto stesso che sono impiegati degli istituti di beneficenza, dovessero ritenersi ineleggibili.

La cosa non aveva evidentemente importanza, e mi pare che, in realtà, se c'è una ragione di incompatibilità fra l'essere impiegato ed essere consigliere provinciale o comunale, non è tanto per il fatto d'essere impiegato amministrativo, quanto per il fatto di essere impiegato. Se anche un impiegato è un disegnatore, un geometra o un medico comunale, evidentemente è un impiegato.

A questa cancellazione l'onorevole Giolitti non fece obbiezione; il Senato non la discusse, venne alla Camera, e nessuno diede importanza alla cosa. Parecchi parlarono su quella legge, io ho sulla coscienza parecchi discorsi, parecchi ne ha il collega Comandini, ma si discusse soltanto di maestri e di medici condotti.

I maestri sono eleggibili consiglieri comunali in quei comuni dove, per la nuova legge Credaro, la scuola non è più del comune, per cui i maestri non possono più considerarsi ineleggibili, perchè non vengono più pagati e stipendiati dal comune?

I medici condotti e i maestri possono in ogni modo essere eleggibili al Consiglio provinciale? I medici condotti evidentemente non sono eleggibili nel Consiglio del loro comune per la stessa ragione per la quale non sono eleggibili gli altri dipendenti del comune; possono però essere eleggibili al Consiglio provinciale?

Questa fu la questione che si agitò lungamente, e l'onorevole Giolitti alle domande fatte in questo senso dall'onorevole Comandini rispondeva dichiarandosi contrario ad ammettere la eleggibilità di questi funzionari; perchè riteneva, quantunque i maestri oggi non dipendano tutti dai comuni, che fosse disdicevole farne due categorie, una di eleggibili e l'altra di ineleggibili; e perchè in fondo se l'amministrazione della scuola non è più in mano del comune, tuttavia il sindaco ha sempre diritto di vigilanza sulle scuole stesse (e da ciò può derivare un possibile contrasto di interessi), e perchè infine non bisogna distrarre i maestri dalle loro funzioni. Perciò anche i medici condotti non dovevano essere distratti dalle loro importanti funzioni, perchè in fondo i medici condotti, che fossero entrati nelle lotte elettorali, avreb-

bero finito per avere dei pasticci coi loro malati e quindi non li avrebbero curati bene.

Non dico che questi motivi abbiano persuaso me; ma credo che la Camera ne sia rimasta persuasa, per altri motivi, e fra gli altri, perchè il presidente del Consiglio aveva dichiarato che non avrebbe accettato emendamenti, non per mancanza di rispetto verso i colleghi, ma perchè gli premeva che la legge fosse stata presto approvata anche dal Senato per poter esser applicata immediatamente in occasione delle imminenti elezioni.

In Senato si discusse anche molto se i medici condotti siano o non siano impiegati; e l'onorevole senatore Mazziotti, che fu il proponente di quella cancellazione di aggettivi, ammetteva che i medici condotti sieno e non sieno impiegati. Cosicchè la questione rimase e rimarrà ancora.

Però da nessuno in quella discussione, in nessuna relazione, in nessun discorso, in nessun emendamento, mentre si è discusso a lungo sugli articoli 23 e 25, 26 e 28, che trattano di queste ineleggibilità e di queste incompatibilità, si è mai trattato che si potesse arrivare alla conclusione alla quale si è arrivati adesso da qualche Giunta provinciale amministrativa e perfino da qualche Corte d'appello, che hanno fatto questo ragionamento: una volta la legge comunale e provinciale escludeva dalla eleggibilità a consiglieri comunali e provinciali gli impiegati contabili e amministrativi (lasciamo andare il resto) degli Istituti locali di beneficenza e dei comuni; i qualificativi limitatori furono tolti, quindi, fu detto anche gli impiegati tecnici e sanitari cadevano sotto questa limitazione. Ma, ciò che è più grave, furono esclusi senza limite tutti i medici, e non solo i medici impiegati. Perchè, come ci sono gli avvocati impiegati, ci sono i medici impiegati, cioè i medici direttori degli ospedali, i medici ispettori che fanno il giro degli ospedali, e fanno il servizio di vigilanza, ci sono i medici ispettori nei laboratori e via dicendo.

Dunque qualunque medico, per il fatto che può fare le sue visite o in un ospedale o in un ricovero od in un ospizio qualsiasi e presta la sua opera di specialista o consulente in un laboratorio, che riceva un qualche sussidio o dal comune o dalla provincia, è dichiarato diminuito di capo e non può essere eleggibile; perchè, mentre prima soltanto gli impiegati contabili ed amministrativi erano esclusi dalla eleggibilità, oggi per quella cancellazione fatale di cui nessuno prevedeva questa strabiliante

e sbalorditiva conseguenza, anche i medici e i sanitari in genere diventano ineleggibili.

Sono qui nella Camera molti deputati che hanno avuto l'onore di far parte della precedente legislatura, ed io invoco la loro testimonianza per dire se a qualcuno di noi sia mai venuto in mente una applicazione della legge così eccessiva, assurda e incongrua! Certamente a nessuno. Ed allora mi pare che la conseguenza in tema di leggi dichiarative sia chiara.

Intanto in due assemblee, Senato e Camera, in cui vi sono tanti cultori del diritto amministrativo, tante persone interessate alle amministrazioni locali, tanti medici, tanti professori di medicina, tanti rappresentanti del benemerito ceto sanitario, se la legge avesse voluto fare questa esclusione, infliggere questa diminuzione di capo a tutto un ceto, a qualcuno sarebbe venuto in mente di fare questa osservazione, di provocare uno schiarimento, uno di quegli schiarimenti che poi in certi casi in difetto di emendamenti servono come mezzo di interpretazione al magistrato, come guida. Nessuno invece ne ha parlato. Tutto l'argomento della discussione è stato questo: se i medici condotti fossero impiegati o no. E questa stessa discussione dimostra come i medici non condotti, ma conducenti, dirò così, liberi professionisti, non fossero impiegati, non cadessero sotto il fulmine della legge.

Ed ecco perchè ho detto che in fondo si tratta di un giuoco di parole. Si dice: tutte le parole hanno vari sensi, secondo il fine a cui servono, secondo l'intenzione di chi l'adopera, secondo le circostanze concomitanti e secondo l'opportunità. Si dice, si può dire benissimo: ma in fondo i medici che vanno a far visite a ospedali od ambulatori, hanno un impiego, hanno certi obblighi continuativi, hanno certi doveri e certi diritti. Ed hanno anche lo stipendio.

Infatti il nostro collega Bonardi, che è, credo, primario agli ospedali di Milano, mi pare abbia 600 o 700 lire di stipendio!.. (*Interruzione*). Insomma saranno due mila, come dice taluno, saranno 1,200 come altri dice. Ad ogni modo non è una gran cosa. (*Interruzione*).

Vi è qualche ospedale che dà anche un diritto a pensione. E tutta questa gente viene depauperata del diritto dieleggibilità.

Ora questo mi pare, intanto, un oltraggio ai medici che hanno in mano la nostra pelle, ed è una cosa pericolosa quanto meno, ma è anche un'offesa alle nostre città. Non vi sono

medici che, come mi sono testimoni quanti sono qua dentro, non appartengano ad un ospedale, anche per farsi nome, per tenersi in esercizio, per l'esperienza che vogliono ivi acquistare, per le esperienze che vogliono farvi e non sieno o primari, se sono già un po' anziani, o aspiranti primari, o per lo meno medici specializzati in ospedali e ambulatori più o meno sussidiati.

Quindi perchè privarei in questi Consigli del comune o della provincia del concorso dei medici, i quali non so se sieno molto utili nella pratica privata, ma quanto alla igiene generale hanno certo competenza.

Quindi io concludo (non è il caso che io mi dilunghi: se mai qualche delucidazione la darò nella ipotesi che la Camera prenda in considerazione la proposta) raccomandandovi appunto questa dichiarazione puramente interpretativa, la quale riabilita il ceto dei medici e ci permette di avvalerci del loro consiglio nei consessi provinciali e comunali.

Ripeto, perchè in tutto questo non vi sia equivoco, che non si tratta dei medici impiegati, dei medici direttori, dei medici ispettori, medici che fanno carriera, ma dei medici che, fra l'altre cose, vanno anche a prestare la loro opera in un ospedale o in un ambulatorio sussidiato.

Credo dunque che usciremo presto da quest'impiccio approvando una proposta di questo genere, come quella che fu letta dal banco della Presidenza. Ma siccome non si ascolta mai, perchè non vi si presta attenzione, quello che lassù si legge, io la rileggono, e così conchiudo:

« Agli effetti della ineleggibilità amministrativa, di cui agli articoli 23 e 25, ora 26 e 28 della legge comunale e provinciale (testo unico 4 febbraio 1915, n. 148) non sono da reputarsi « impiegati del comune » (è il caso anche del medico di un ospedale comunale) né « impiegati di Istituti di beneficenza » i medici, che prestano la loro opera professionale di assistenza o di consulenza ad ospedali, Opere pie ed altri benefici Istituti, quand'anco questi siano sovvenuti dalla provincia, dal comune, e da Istituti di beneficenza ».

Io poi vorrei far presente all'onorevole Celesia, il quale mi dovrà rispondere due parole, che non si tratta di una modifica della legge, come mi pare che egli abbia interpretato rispondendo ad una interrogazione dell'onorevole Cavagnari l'altro giorno, e precedentemente all'onorevole Rampoldi, il quale interrogò anche

egli il Governo su questo argomento; non si tratta, di modificare la legge, ma solo di interpretarla; si tratta solo di dire in coscienza se noi abbiamo voluto o no compiere questa strage degli innocenti, e se invece questo non è stato affatto nelle intenzioni nostre.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha chiesto di parlare. Ne ha facoltà.

CELESTIA, sottosegretario di Stato per l'interno. L'onorevole Turati, con la sua proposta di legge, ci richiama all'esame d'una questione che è importante e degna d'ogni considerazione. Come egli ricordava po-canzi, io ebbi occasione, pochi giorni fa, rispondendo all'onorevole Cavagnari, di dire (allora esprimevo una mia opinione personale) che mi sembrava che la lettera della legge fosse andata, forse, in certi casi, oltre lo spirito: perchè, mentre è degno di considerazione il principio che non debba essere eleggibile chi ha rapporto di dipendenza con gli enti di cui deve diventare amministratore, d'altra parte questo principio non si deve esagerare. È nell'interesse del bene pubblico, allo scopo di non escludere dalle pubbliche amministrazioni persone intelligenti e pratiche d'affari, che potrebbero portare utile contributo e competenza nelle cose pubbliche, che il principio s'applichi in discreti limiti. La difficoltà pratica sarà (e questo sarà compito di chi dovrà studiare questa proposta) di stabilire dove incomincia la qualità d'impiegato e dove essa cessi e possa cominciare l'eleggibilità.

Ma questa non è questione che dobbiamo esaminare in questa sede. Qui basta che io dichiari che, con le solite e più assolute riserve, il Governo non s'opporrà a che la proposta dell'onorevole Turati venga presa in considerazione.

PRESIDENTE. Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione questa proposta di legge, si alzino.

(È presa in considerazione).

**Approvazione del disegno di legge: Autorizzazione di prelevare lire 508,975 dal fondo di riserva della gestione della Cassa dei depositi e prestiti a saldo delle spese occorse nella costruzione della nuova sede della Cassa stessa.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Autorizzazione di prelevare lire 508,975 dal fondo

di riserva della gestione della Cassa dei depositi e prestiti a saldo delle spese occorse nella costruzione della nuova sede della Cassa stessa. » (352)

Si dia lettura del disegno di legge:

DEL BALZO, *segretario, legge:* (Vedi *Stampato* n. 352-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, passeremo all'esame dell'articolo unico, di cui do lettura:

*Articolo unico.*

« La somma di lire 4 milioni della quale, con legge 30 marzo 1909, n. 280, è stato autorizzato il prelevamento dal fondo di riserva della Cassa depositi e prestiti, viene aumentata di lire 508,975 per il pagamento a saldo delle spese di acquisto dell'area e di costruzione del fabbricato in Roma (via Goito) destinato a sede degli uffici della Cassa depositi e prestiti e annessi Istituti di previdenza ».

Nessuno chiedendo di parlare, questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 30 agosto 1914, n. 909, relativo alla concessione dei mutui ai Comuni per integrare l'opera di soccorso a favore dei rimpatriati bisognosi.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 30 agosto 1914, n. 909, relativo alla concessione di mutui ai Comuni per integrare l'opera di soccorso a favore dei rimpatriati bisognosi ».

Si dia lettura del disegno di legge.

DEL BALZO, *segretario, legge:* (V. *Stampato* n. 294-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno avendo chiesto di parlare, passeremo alla discussione degli articoli :

*Art. 1.*

« È convertito in legge il Regio decreto 30 agosto 1914, n. 909, relativo alla concessione di mutui ai comuni per integrare l'o-

pera di soccorso a favore dei rimpatriati bisognosi ».

(È approvato).

*Art. 2.*

« In aggiunta alla somma di lire 3 milioni assegnata al bilancio della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio 1914-15 dall'articolo 1 del Regio decreto allegato alla presente legge, è autorizzata altra assegnazione straordinaria di lire 6 milioni agli scopi e con le stesse norme contenute nel citato Regio decreto ».

(È approvato).

CARCANO, *ministro del tesoro.* Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CARCANO, *ministro del tesoro.* Poichè è stato approvato anche l'articolo 2, aggiunto all'articolo unico di cui da principio constava questo disegno di legge, verrà modificare il titolo del disegno stesso e dopo le parole: *conversione in legge del Regio decreto 30 agosto 1914. n. 909,* aggiungere: *ed altre disposizioni relative alla concessione, ecc.* ».

PRESIDENTE. Se non vi sono osservazioni in contrario, il titolo di questo disegno di legge sarà modificato come è stato proposto dall'onorevole ministro.

(Così rimane stabilito).

Anche questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

**Approvazione del disegno di legge: Maggiore assegnazione di lire 16 milioni da iscriversi al capitolo 139 "Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine" dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1914-15.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Maggiore assegnazione di lire 16 milioni da iscriversi al capitolo 139 « Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine » dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1914-15.

Si dia lettura del disegno di legge.

DEL BALZO, *segretario, legge:* (V. *Stampato* n. 350-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, passeremo alla discussione dell'articolo unico, di cui do lettura :

*Articolo unico.*

« Lo stanziamento del capitolo n. 129: « *Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine* » dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1914-15, è aumentato di lire 16,000,000 ».

Nessuno chiedendo di parlare, si procederà alla votazione segreta di questo disegno di legge e degli altri due testi approvati per alzata e seduta.

*Votazione segreta.*

PRESIDENTE. Si proceda alla votazione e prego l'onorevole segretario di far la chiama.

DEL BALZO, *segretario*, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lascieremo le urne aperte e proseguiremo nell'ordine del giorno.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

*Seguito della discussione del disegno di legge:*

**Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1914 al 30 giugno 1915.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1914 al 30 giugno 1915.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lucifer.

LUCIFERO. I lavori pubblici e la pubblica istruzione si può dire che riassumano in loro tutta la politica mondiale dei tempi nostri; e quella guerra più, o meno, latente, che si muove a quelli, che sono chiamati interessi particolaristi, è mossa dalla mancanza di visuale della verità, poichè è appunto la somma di questi interessi particolari, che fa l'interesse generale e l'interesse nazionale del paese.

La stessa questione sociale, chi ben la guardi, è una questione di cultura e di lavoro. Dove maggiore è quindi il bisogno di entrambi maggiore è la pressione delle popolazioni e maggiore è l'interesse dei rappresentanti delle popolazioni medesime.

Già dissì altra volta alla Camera che essa non deve meravigliarsi se tanto spesso i deputati calabresi parlano della Calabria;

egli è che è solo da poco che la nostra voce non si può dire *clamans in deserto*.

Speciali sollecitudini del Governo da qualche tempo sono venute, e verso quello impersonato nell'onorevole Ciuffelli, in verità, la Calabria non ha che da professare gratitudine.

Ma però troppo lungo è stato l'indugio perché i bisogni calabresi fossero equamente valutati, troppo lunga è stata l'attesa perchè si iniziasse l'esecuzione delle leggi, già venute tardi, e quindi è naturale che un'impazienza legittima si faccia strada nelle popolazioni e nei loro rappresentanti e trovi una giusta eco qui dentro.

Chiunque conosca la Calabria per esserci stato, giudicherà che sono ben giuste quelle impazienze, che sono ben giuste le nostre voci. Talvolta l'espressione di questi bisogni può essere verbalmente eccessiva, ma è nel suo contenuto giusta, e l'eccesso nell'espressione verbale del malecontento si può ben dire che sia lo stile dei tempi.

Altra ragione di rincrescimento nelle popolazioni calabresi, oltre la tardanza a provvedere ai loro bisogni, è la sperequazione assoluta, non relativa, che nelle cifre del bilancio dei lavori pubblici vi è fra la Calabria e le altre regioni. Non è fatta a disegno, è necessità tecnica invincibile, comprendo, ma soltanto in parte. La sperequazione però esiste, e presso coloro che non possono conoscere tutti gli elementi per i quali essa può essere giustificata e spiegata, sia pure parzialmente, è cagione di diffidenza verso il Governo.

Il Governo quindi comprende che occorre operare e lavorare senza interruzione, spronando le lentezze sempre rampollanti dalla sua burocrazia.

Alle condizioni ordinarie della Calabria debbono aggiungersi anche quelle speciali dell'ora. L'emigrazione verso l'America è quasi assolutamente cessata e viceversa il ritorno degli emigranti va ogni giorno crescendo. Quindi maggiore il numero degli operai che chiede lavoro e non trova, e maggiore la necessità di provvedimenti perchè a questa disoccupazione si cerchi in qualche modo con efficacia di ovviare.

I provvedimenti eccezionali che il Governo ha preso con i suoi decreti dell'estate trascorsa poco hanno giovato alla Calabria, e perchè erano impreparati provincie e comuni a presentare progetti che potevano, in forza di quei decreti, essere eseguiti senza indugio, e perchè questi progetti

dovevano riguardare soltanto opere non contemplate nelle leggi speciali.

Ora, poichè la più parte delle opere necessarie alla Calabria sono contemplate dalla legge speciale, ne viene di logica conseguenza che molto poco ha potuto attingere la Calabria da quei provvidi decreti.

Quelle Amministrazioni che riuscirono a domandare presentando progetti più o meno affrettati, non riuscirono poi neppure ad avere intero il necessario per i loro progetti.

Informi, per esempio, la provincia di Catanzaro.

È stata accampata una ragione che può essere giusta, ma ciò non toglie che si siano notevolmente falcidiati i legittimi desiderî di quella provincia, la quale, nelle sue richieste, veniva a sostituirsi alla forzata inazione dei comuni, sicchè il prestito dato ad essa, sarebbe stato prestito che assommava in sè quelli che i comuni non erano stati in tempo di domandare.

E a questo proposito io rivolgo preghiera all'onorevole ministro di pensare se non sia necessaria una nuova proroga oltre quella già data, per la presentazione delle domande e dei progetti.

A me vengono tutti i giorni dei reclami in questo senso; e poichè ieri io sentivo l'onorevole Bovetti che alla sua volta si lagnava dello stesso inconveniente, posso sperare che questo non sia già un desiderio regionale, ma un desiderio nazionale, e come tale possa giungere più facilmente e direttamente al cuore dell'onorevole ministro.

Chiesi già altra volta che al bilancio dei lavori pubblici fosse allegato uno specchio sinottico dei lavori calabresi, e per il loro stanziamento primitivo, e per gli appalti già iniziati, e per i lavori cominciati e per quelli ancora nè fatti, nè incominciatî.

L'onorevole Sacchi mi promise di ottemperare a questo mio desiderio, e invero la promessa fu una volta mantenuta, ma in questo bilancio il quadro non c'è; ed io ne rivolgo un'altra volta la preghiera all'onorevole ministro. Con questo quadro sinottico, le Calabrie potrebbero vedere (non so se questo potrebbe servire anche per le altre regioni che hanno delle leggi speciali, come la Basilicata e la Sardegna) davanti a sè preciso lo stato dei lavori, esatto lo stato delle attività e quello delle inerzie. E questo gioverebbe molto, e perchè il Governo veda quanto ha fatto e

quanto gli resta a fare, e perchè la regione stessa, conoscendo quale è lo stato dei lavori che la interessano provvedesse ai casi suoi.

La legge sulle Calabrie che noi nonaderemo mai abbastanza, e che lodiamo tanto più quando ne notiamo le defezioni, la legge sulle Calabrie non poteva provvedere con stanziamenti giusti e razionali a tutti i lavori che imponeva allo Stato.

Non lo poteva perchè molti di quei lavori non erano studiati neppure in gran massima, come avveniva, per esempio, per le bonifiche; e non lo poteva perchè urgeva tanto la necessità che quella legge fosse approvata per ragioni di giustizia politica e sociale, che non permetteva indugiarsi quanto sarebbe occorso perchè per ogni titolo avesse uno stanziamento veramente equo e giusto e rispondente alle condizioni di fatto.

Quella legge stabilisce la spesa di una somma di 159 milioni. Di questi 159 milioni ne sono stati stanziati 53, e ne sono stati pagati 42. Ve ne sono quindi ancora da stanziare 106 e da pagare 11; ma quella del pagare è cosa che riguarda più gli appaltatori che la Calabria.

Il disavanzo fra la legge e la realtà crebbe anche per l'elevazione dei prezzi della mano d'opera, elevazione che dal 1906 a oggi si può dire che superi di un terzo e in qualche plaga anche della metà i salari precedenti; e anche per mutato valore delle cose, poichè le materie prime, come la pietra e la calce, sono cresciute di prezzo, e sono cresciuti di valore anche i terreni. Quindi naturalmente quella legge deve essere integrata nelle somme che deve costare allo Stato anche per queste considerazioni.

Il ritardo nella esecuzione proficua di quella legge venne poi anche dall'altra per noi calabresi non mai abbastanza deplorata legge del 4 aprile 1912, che ridusse gli stanziamenti annui a 5 milioni, per portarli a 5 milioni e mezzo nel 1916-17 e a 6 fino al 1920-21.

I residui, che parecchi anni d'inazione avevano accumulati, in un biennio di attività sono stati quasi tutti assorbiti, quindi la preoccupazione locale perchè queste opere tanto desiderate non restassero un pio desiderio, quindi la voce dei rappresentanti della regione in quest'aula e il mio discorso dell'anno passato, quando anche a nome di tutti i miei colleghi della regione richiamai su questo argomento l'attenzione dell'onorevole ministro, il quale

ha provato luminosamente non solo a voce ma a fatti, di averlo ascoltato, col progetto di legge che egli ha presentato e che è dinanzi alla Camera con una relazione perspicua per quanto breve dell'egregio amico onorevole Ancona.

Però è bene d'intendersi sul lavoro sostanziale di questo disegno di legge utilissimo alla Calabria e della quale rendo nuovamente grazie all'onorevole ministro.

Questa legge aumenta di solo 6 milioni lo stanziamento della spesa consolidata del bilancio, e aumenta di 500 mila lire nell'esercizio in corso, di un milione e 500 mila lire nel 1915-16; di 2 milioni e 500 mila lire nel 1916-17 e di 3 milioni nel 1917-18, gli stanziamenti per la Calabria. Dunque sarebbe bene che coloro che credono, come parrebbe talvolta a leggere alcuni giornali di provincia, che siano 7 milioni di aumento, come se tutti i 7 milioni dovessero essere spesi in un esercizio, sapessero che questi sette milioni sono un aumento, ma graduale, che il ministro, nella sua sapienza, vedrà se sia opportuno mantenere con la medesima gradualità con la quale li ha presentati, piuttosto che capovolgerli, perchè gli stanziamenti minori sono quelli attuali ed i maggiori quelli che verranno fra qualche anno, e quindi la perequazione sarebbe più giusta se l'aumento cominciasse da oggi in misura più notevole, anzichè si avesse in seguito, quando dovrà aumentare per la stessa legge ordinaria.

In ogni modo non bisogna indugiare nelle costruzioni, e bisogna romperla cogli indugi della burocrazia e coi cavilli delle imprese. Non è tempo di baloccarsi con quel tale tempo tecnico, geniale invenzione dell'onorevole Tedesco, che oramai non risponde più all'urgenza del momento.

Le bonifiche della Calabria si può dire che sono quasi da iniziare. Dei 32 milioni che sono stabiliti dalla legge, ne sono impegnati 15,600,000, e quindi parrebbe che ne fosse impegnata una notevole parte.

Ma chi pensi a quanti lavori si siano iniziati e come essi procedano (e nessuno lo sa meglio dell'onorevole ministro) può ben dire che questa parte della legge sulla Calabria ancora non è quasi neppure iniziata. La necessità igienica e l'importanza agricola si uniscono per consigliare una pronta esecuzione, per quanto è possibile, di questa parte della legge; ed io mi permetto di raccomandare all'onorevole ministro in modo speciale la larga pianura del Neto, che, cominciando dall'Esaro presso Cotrone, passando per la

Lipuda ed arrivando fino al Nicà, verrebbe ad essere di grande utilità alle provincie di Catanzaro e di Cosenza.

Anche per le strade occorre intensificare la costruzione. L'onorevole Bovetti ieri ridusse quasi tutta la questione dei lavori pubblici a quella delle strade ordinarie. Io in verità, per quanto ami le strade, credo che questo sia alquanto esagerato; ma è certo che, per le strade nazionali, la legge sulla Calabria autorizza una spesa di lire 51,677,000 e ne sono impegnate 21 milioni, mentre per le strade comunali sono impegnate 12,600,000 lire.

Queste somme sono di gran lunga inferiori ai bisogni più elementari della viabilità calabrese ed occorre quindi non solo intensificare la costruzione, ma rompere gl'indugi burocratici, ai quali ho accennato cominciando a parlare. Piccoli ostacoli come, per esempio, le lente espropriazioni, arrivano talvolta a sospendere la costruzione di strade importantissime che rispondono agli interessi d'interi circondari, di una od anche più provincie.

Cito ad esempio, la strada Cerva-Petronà che è un tratto di quattro chilometri che dovrebbe compiere la grande arteria Soveria-Mannelli-Santa Severina; ma per quattro chilometri la strada non è potuta andare in appalto e quindi resta quasi inutilizzata una via che costa molti milioni allo Stato, e che risponde a grandi interessi locali. Lo stesso avviene per la strada Serra-Muzzonetti-Melissa, la quale è un tronco importantissimo della interprovinciale Porto di Cotrone-Fiume Nicà, che unisce le due provincie di Catanzaro e di Cosenza, le quali finora non sono unite da nessuna strada carrozzabile, sicchè, per andare da Cotrone a Cosenza bisogna, passare niente di meno che per Catanzaro.

Questi indugi, ripeto, l'onorevole ministro potrà facilmente rompere con la sua energia e buona volontà, rispondendo così agli interessi legittimi di quelle popolazioni.

Riguardo alle opere marittime, per le quali sono impegnati 8,500,000 lire, rivolgo vivissima preghiera all'onorevole ministro per il porto di Cotrone, che raccoglie tutto il movimento dello Jonio ed è il vero espONENTE, il *temmirio*, direbbe Vincenzo Goberti, dell'imprevidenza tecnica dei nostri uffici. Per il porto di Cotrone, che costa non so quanti milioni allo Stato, questo ha continuato a spendere ogni anno una somma insufficiente che il mare ha ingoiato

in ogni successiva invernata; nè si può dire che il Governo questo non sapesse, perchè quando pure non glielo avessero riferito i suoi tecnici, gliel'ho detto io tutti gli anni, facendo notare che quelle spese insufficienti erano perfettamente inutili e che si faceva un'economia veramente dilapidatrice. Ora pare che l'onorevole Ciuffelli voglia abbandonare questa consuetudine.

Vi sono lavori che pare dovrebbero dare una certa consistenza a quel porto; ma è da notare che i lavori che costano di più, sa la Camera in che cosa consistono? Nell'impedire che crollino quelli che pochi anni fa sono stati fatti. Ora ciò appunto avviene per insufficienza di stanziamenti. Poichè fino a poco tempo fa, non so se continua ancora il costume, vi era una lotta continua tra l'ufficio del Genio civile locale e il Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Appena arrivava un progetto che importasse una somma rilevante, il Consiglio superiore dei lavori pubblici trovava subito che era troppo costoso, e lo rimandava al genio civile perchè diminuisse la spesa. Ora è da notare, che questi sono progetti tecnici, non sono un romanzo da cui si possa levare un episodio e resta la favola principale; naturalmente, per levare opere che costano dei milioni, si leva il necessario, si diminuisce la consistenza tecnica dei lavori, e quindi ne avviene quello che è avvenuto spesso a Cotrone, la successiva rovina dei lavori stessi. Questa economia, per quanto riguarda il porto di Cotrone, ha un altro lato, il lato legale. Il porto di Cotrone ha una storia di classifiche. Esso era classificato nella prima categoria, poi è passato in seconda categoria, con la violazione di tutte le leggi, e successivamente è stato ripassato in prima categoria, in seguito a sentenza dell'autorità giudiziaria.

La...

*Una voce. Pervicacia!*

LUCIFERO... Mi si suggerisce una parola che non volevo usare per non incorrere in quelle tali intemperanze verbali che ho deplorate cominciando, e dico anch'io che la pervicacia dell'Amministrazione, per quel che riguarda questa questione, è qualche cosa di iniquo, perdendo la lite in tutti i gradi di giurisdizione, e qualche volta fin due volte, perchè, per difetto di procedura, si ritornava nella medesima giurisdizione.

L'avvocatura erariale ha sempre soste-

nuto che lo Stato aveva ragione, e lo Stato ha rovinato le provincie e i comuni per parecchi lustri, obbligandoli a pagare contributi rovinosi, tanto più rovinosi quanto più piccoli erano i comuni soggetti a questo pagamento; e adesso che dovrebbe restituire, credete voi, onorevoli colleghi, che possiamo avere ciò che potremmo chiamare il mal tolto?

Mai più, perchè la medesima Avvocatura erariale, che ha fatto perdere tutte allo Stato le cause, ora, con un altro cavillo, divide il porto in vecchio e nuovo, e dice che il nuovo è di prima categoria e viceversa è di seconda categoria il vecchio, e desidererebbe che anche una parte dei contributi fossero continuati a pagare dai comuni e dalla provincia.

Io domando al Governo se l'Avvocatura erariale paghi in parte le spese delle cause che perde, perchè se ciò non è, fo notare che la situazione è diversa tra i litiganti. I poveri comuni e le province che litigano con lo Stato bisogna che paghino essi, e se vincono pagano lo stesso come contribuenti quello che lo Stato è obbligato a pagare come ingiusto amministratore della cosa pubblica.

Comprendo che il Governo non può sempre fare astrazione dal parere dell'Avvocatura erariale, ma allorquando « l'esperienza ch'esser suol fonte ai rivi di nostre arti » vi ha insegnato che l'avvocatura erariale costantemente sbaglia in alcune questioni, e si ostina con una persistenza, con un puntiglio che in verità non dovrebbero entrare nelle cose che riguardano gl'interessi pubblici credo che anche del parere dell'Avvocatura erariale si possa fare a meno, e provvedere secondo equità e secondo giustizia.

Anche, per il rafforzamento degli abitati, debbo rivolgere una viva preghiera all'onorevole ministro. Bisogna che questi rafforzamenti non siano lasciati a mezzo, perchè altrimenti iniziare le costruzioni, e poi con la ragione, non dirò con il pretesto, dell'insufficienza dei mezzi e del tempo tecnico, lasciar crollare quello che si è tentato di riparare prima che crolli, naturalmente accresce il danno, e certo non lo ritarda.

La legge sulle Calabrie autorizza una spesa di 5,565,000 lire di cui sono impegnate lire 3,400,000, dunque una gran parte.

Ma io non entro in queste questioni di cifre, bensì nella necessità di provvedere.

L'abitato di Cirò, nel quale s' iniziò il lavoro per impedire che ne cadesse una parte, adesso invoca dal ministro alcuni provvedimenti; ma io so che dal 14 gennaio una sua domanda non ha ancora ottenuto risposta.

Il comune di San Mauro Marchesato non fu compreso nella tabella della legge, ma intanto ne frana una parte, ed ha richiamato l'attenzione del Governo, il quale, molto opportunamente, riparando una strada vicina ha tentato di riparare l'abitato; ma adesso la strada è riparata e il comune continua a franare.

Il ministro provveda ora come crede, come può, ma non lasci cadere una parte dell'abitato con la scusa che le case sono private, poichè naturalmente le case sono tutte private quando non si tratta di edifici pubblici.

Per la sistemazione idraulica poi basterebbe soltanto guardare le cifre per vedere che è nella legge ma non nella realtà.

Per una spesa autorizzata di 23,600,000 lire sono impegnate 4,700,000 lire. Si può proprio dire che di questo lavoro non si è fatto nulla, e nulla si fece dell'elenco dei terreni vineolati, quantunque vi fosse un articolo della legge sulle Calabrie che stabiliva perfino il termine fisso in cui doveva rifarsi.

Sono opere di primo ordine queste per noi, e sono di primo ordine perchè da esse io credo che debba provenire veramente la prosperità della nostra Calabria.

I boschi segnano la decadenza e il rifiorimento delle regioni. La storia ci insegnà che dovunque il bosco sia stato distrutto tutto si è abbassato: la cultura, l'educazione, la coscienza, la ricchezza. Dove il bosco è stato curato, tutto è rifiorito, a cominciare dallo spirito umano fino alla vigoria del corpo, fino all'educazione del rispetto per una delle più belle opere della natura, come sono gli alberi.

Io dunque prego l'onorevole ministro d'iniziare questi lavori, affinchè la Calabria veda una buona volta i suoi antichi boschi, che sono rimasti soltanto nella vecchia letteratura, ritornare nella realtà, migliorando le condizioni delle pendici, disciplinando i corsi d'acqua che adesso in gran parte sono rovina annuale di tutte le nostre campagne, e rispondendo allo spirito e alla lettera della legge.

Le nostre ferrovie — per parlare di quelle di Stato e non di quelle locali — tutti sanno in quali deplorevoli condizioni si trovano.

In questo ha una speciale competenza per la frase incisiva il collega Casolini e poichè io mi inchino davanti a tutte le competenze, non intendo rubargli il mestiere, anche perchè reputo che non ci riuscirei.

Però l'onorevole ministro può essere ben certo che le nostre ferrovie e le nostre stazioni costituiscono un segno quotidiano della poca cura nella quale la nostra regione è tenuta dall'Amministrazione ferroviaria.

In gran parte le nostre stazioni, anche quelle che rispondono a centri industriali come quelli di produzioni di zolfo, a centri agricoli come quelli di produzioni di uve e di oli, di agrumi, di grani, mancano di piani caricatori. E se si guardi quanto reddito danno e quanto costano all' Amministrazione delle ferrovie, si vedrebbe in questa sperequazione un'altra di quelle iniquità, parlo nel senso etimologico della parola, che naturalmente in noi possono produrre dolore, ma nelle popolazioni suscitano sdegno ed ira.

Quindi, onorevole ministro, tenti di provvedere anche a questo.

Non le parlo poi di quei lavori che pur non essendo di grandissima entità, hanno una connessione grandissima col movimento commerciale: per esempio le tettoie.

La stazione di Cotrone, ad esempio, dove l'onorevole ministro sa quante derrate vengono ad aspettare che finalmente i treni le portino via, manca di una tettoia sotto la quale possano stare non dirò soltanto i viaggiatori, ma anche le merci. Quindi, ordinariamente, si hanno grandissimi danni con doppia spesa, perchè coloro che non riescono ad imbarcarle subito, occorre che le ritirino in magazzini per non farle deperire e per poi portarle ancora sul marciapiede.

Tutti questi trasporti costano quattrini e questi quattrini si riversano a danno degli industriali e poi a reale danno dei consumatori.

La ferrovia Silana, che io amo con affetto paterno, anch'essa non suscita, per quanto si dovrebbe, l'interesse del Governo. Se ne dovrebbe affrettare la costruzione e invece il primo tronco che parte dal porto di Cotrone per arrivare a Cutro è in ritardo e non potrà essere aperto quando la legge stessa lo vorrebbe.

La provincia di Catanzaro, per mezzo dei suoi rappresentanti amministrativi e politici, ripetutamente espresse il desiderio che la costruzione di quella parte della fer-

LEGISLATURA XXIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1915

rovia Silana che attraversa la provincia venisse compiuta nel medesimo tempo in cui sarà fatto il tronco che passa per la provincia di Cosenza.

Ora, piuttosto che affrettare, noi ci troviamo davanti ad altri indugi ed anche di questi porto il doveroso lamento davanti alla Camera.

E, aspettando, prego l'onorevole ministro di non volere lesinare i sussidi a quelle linee automobilistiche le quali servono, se non altro, a fare aspettare con maggior pazienza l'apertura delle linee ferroviarie. E poichè questa pazienza è nell'interesse di tutti che non sia stancata, sono certo che questa mia viva preghiera troverà aperto l'animo dell'onorevole ministro e troverà anche la spiegazione di certe impazienze che sono legittime, come dissi prima, e che in casi come questi sono doppie, sia per ferrovie che ancora non vengono, sia per linee automobilistiche che si stenta tanto ad avere sussidiate.

Io so che per il progetto dei laghi Silani si è finalmente ottenuto il benestare della Commissione che doveva studiarlo e che ora si tratterà di invitare le tre ditte che furono prescelte, perchè presentino quelle condizioni di finanziamento che possono condurre all'inizio dei lavori.

Io faccio viva istanza al ministro perchè non s'indugi neppure per questo.

Per i laghi silani vi è una grandissima aspettativa nella nostra regione ed è giusta aspettativa perchè in essi si vede il risanamento e l'intensificazione della nostra agricoltura, la nascita di industrie nuove, l'interruzione e la diminuzione di una emigrazione eccessiva, un elevamento permanente della mano d'opera, senza rovina di coloro che a questa mano d'opera debbono sopperire, infine è un vero nuovo orizzonte che si apre alla Calabria e che abbiamo il diritto di non veder chiuso da troppe tardanze.

Queste preghiere rivolgo, preghiere vivissime, all'onorevole ministro, perchè anche in questo l'opera sua si faccia viva, perchè egli sappia rompere gli indugi e andar subito avanti.

È così che io credo di aver riassunte le ragioni per le quali già altra volta ho parlato ed anche questa volta parlo. La Calabria, per l'altezza di pensiero dei suoi scrittori, da Bernardino Telesio a Francesco Fiorentino, per la coscienza patriottica dei suoi cittadini, che seppero resistere a tutte le blandizie ed a tutte le violenze tiranniche

che ne volevano sopprimere l'individualità, per la pazienza anche più patriottica con la quale ha atteso che l'Italia riunita pensasse ai doveri che aveva verso di essa, ha tutto il diritto che ora non sia dimenticata, non sia pretermessa, non sia posposta.

Chiedo quindi giustizia in nome di una regione che, in mezzo a tutti i suoi dolori ed alla sua povertà, non ha mai dimenticato che è laggiù che nacque il sacro nome d'Italia. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Materi.

MATERI. Onorevoli colleghi! L'onorevole Lucifero diceva testè che la Camera non deve meravigliarsi se troppo spesso si leva qui dentro la voce in nome della Calabria. Il troppo lungo indugio nella esecuzione della legge viene a giustificare, egli diceva, l'impazienza e la preoccupazione. Purtroppo lo stesso sono costretto, anche in nome dei miei colleghi della Deputazione lucana a dire anch'io per la Basilicata, e colgo appunto l'occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, per chiedere all'onorevole ministro che cosa intenda di fare per provvedere al funzionamento del Commissariato civile nella mia provincia.

L'onorevole Lucifero faceva una proposta alla quale di vero cuore mi associo; quella di vedere allegato al bilancio dei lavori pubblici lo specchio dei lavori eseguiti poichè così si avrebbe lo stato dei lavori (egli diceva) e lo stato d'inerzia; se infatti si potesse avere il prospetto di questo stato di lavori e di questo stato di inerzia, allegato al bilancio, si vedrebbe che, mentre la legge sulla Basilicata è stata votata da oltre un decennio, sembra invece promulgata appena da qualche anno.

Il Commissariato civile avrebbe avuto bisogno di una vera e propria autonomia mentre l'opera del Ministero sarebbe dovuta essere di controllo, e non di serio intralcio, come si è verificato e continua disgraziatamente ad avverarsi.

Uno degli esempi tipici, per quanto doloroso, di questi intralci che vengono dall'alta, ci è offerto da quanto è avvenuto ed avviene per la soluzione del grande problema dell'alimentazione idrica.

Istituito il Commissariato, nei suoi primi anni di esistenza, ebbe un criterio molto pratico in materia di acquedotti: quello cioè di munire ciascun comune, nei limiti del possibile, di un acquedotto autonomo.

Senonchè, dopo qualche anno, si cominciò a pensare nelle alte sfere tecniche alla possibilità di allacciare tutti i comuni in una grande rete di acquedotti consorziali, e allora avvenne che appena una ventina circa di comuni ebbero l'acquedotto e gli altri ne restarono privi, come ne sono tuttora; e mentre si versarono fiumi d'inchiostro e torrenti di colori per redigere relazioni mastodontiche e per disegnare progetti, forse tecnicamente eccellenti, i poveri cittadini sono rimasti sempre privi di acqua.

Accadde insomma quello che si verifica (sia detto col permesso dei colleghi magistrati) nei collegi giudiziari, quando vi è qualche controversia da decidere e qualche elegante questione di diritto da risolvere; allora i magistrati, premurosamente di far carriera e desiderosi di presentare allo scrutinio anzichè delle sentenze, delle vere e dritte monografie giuridiche, si appassionano alla tesi e le ragioni delle parti restano trascurate perché è sempre la tesi che deve trionfare.

Così accadde in Basilicata. Ingegneri, grandi e piccini, desiderosi di mostrare la loro valentia tecnica, hanno allacciato, sulla carta, bene inteso, quasi tutti i comuni in vari grandiosi acquedotti, ma, oggi, come già dieci anni or sono, questi comuni sono ancora senza acqua. E da rilevare soprattutto che questi ingegneri non si sono preoccupati di tre considerazioni essenziali: prima di tutti della quantità di acqua da convogliare, onde il Consiglio superiore dei lavori pubblici richiede sempre nuove indagini in proposito.

E poichè vedo in questo momento al banco del Governo, il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici, onorevole Viscocchi, mi permetto domandargli per colpa di chi, l'anno scorso, quando ricorreva il periodo di magra, più indicato, a causa della siccità, non furono eseguite quelle constatazioni che il Consiglio superiore dei lavori pubblici aveva prescritte, e che noi tutti della deputazione lucana avevamo sollecitato nel suo gabinetto più volte, ricevendone affidamenti purtroppo non mantenuti.

Di un'altra considerazione non tennero conto i tecnici nel redigere i progetti, vale a dire della potenzialità del bilancio dello Stato; perchè non appena qualcuno di questi progetti sarà reso definitivo, occorreranno non pochi milioni per la sua esecuzione e quindi sarà difficile darlo in appalto. Io chiedo quindi al Governo che

pronunci in questa sede una parola tranquillante e decisiva.

Di una terza considerazione non si preoccuparono i tecnici, cioè, della possibilità da parte dei comuni di concorrere nella spesa. Come l'onorevole ministro m'insegna, i comuni che non furono compresi nella prima tabella della legge, debbono concorrere per un quarto nella spesa complessiva.

Ora avviene che consorziando i comuni, e rendendo colossali queste opere, più la spesa aumenta e più aumenta il contributo. Noi viceversa ben conosciamo in quali disastrate condizioni si trovano tutti i comuni della provincia. Ed intanto si muore di sete, ed in conseguenza l'igiene è trascurata, perchè, per la mancanza d'acqua, l'igiene pubblica non può non risentirne. E si verifica questo caso stranissimo, che mentre alcuni comuni potrebbero risolvere, sia pure non nella forma come si propone, sia pure non usufruendo di acqua così chimicamente eccellente come quella che si prevede di poter ottenere con gli acquedotti consorziati, mentre, dicevo, alcuni comuni potrebbero oggi risolvere il problema della loro alimentazione idrica, sono costretti al tantalico supplizio di vedere l'acqua da lontano e non poterla bere, sol perchè nelle alte sfere tecniche si pensa di poterli dissetare un giorno, quando che sia, che non si può né determinare, né prevedere, in un modo forse migliore di come adesso potrebbero dissetarsi.

Io cito ad esempio il caso del comune di Grassano, per cui il progetto era stato studiato e approvato dal Commissariato civile. Erano state persino espropriate le sorgenti da allacciare all'acquedotto da costruire, e tutto fu sospeso!

Così è avvenuto per i comuni di Albano, di Lucania, Castelmezzano, Campomaggiore, Grottole, Calciano, San Mauro Forte, Craco e Salandra, sia pure per quest'ultimo mediante la costruzione di grossi serbatoi con infiltramento di acqua piovana.

Tutti questi comuni adesso avrebbero potuto risolvere alla men peggio il problema dell'alimentazione idrica; viceversa tutto è sospeso, tutto è paralizzato, perchè gli uffici tecnici ora propongono l'allacciamento all'acquedotto pugliese, ora propongono l'allacciamento a quello jonico, ora a quello così detto del Volturino od a quello di Fossa Cupa.

Ed intanto il problema urge, onorevole ministro, e si fa ogni giorno più grave e

minaccioso. Perchè la sete non ammette rinvii, l'igiene non riconosce la necessità del tempo per studi tecnici, e il bisogno immenso, lungamente represso, può essere domani un gran brutto consigliere. Troppo le nostre popolazioni hanno atteso, hanno sperato, hanno sofferto. È giunta ormai l'ora del provvedimento urgente, improrogabile.

Io propongo così il quesito: quando un comune può risolvere il problema dell'alimentazione idrica da sè, sia pure in una forma non tecnicamente eccellente, sia pure con acqua di qualità diversa da quella che oggi si studia di dare a tutti, non si può, non si deve, non si ha il diritto di dilazionare questo provvedimento, in attesa di un futuro migliore che è così lontano e costoso, da sembrare un bene irraggiungibile, come dolorosamente noi tutti pensiamo.

Perciò chiedo all'onorevole ministro una risposta esauriente e tranquillante. Solo chi non ha assistito a tutte le sofferenze di quelle popolazioni, nell'anno decorso, quando per la siccità l'immenso bisogno era reso ancora più acuto ed esasperante, potrebbe rimproverarmi per questa mia insistenza nel chiedere una categorica risposta.

Egualmente io debbo domandare all'onorevole ministro che si provveda alla sistemazione delle frane.

I movimenti di terreno che si sono verificati specialmente in questi mesi decorsi hanno dimostrato ancora una volta l'impellente necessità di provvedere con unità di criteri e di direttiva, e soprattutto con larghezza di personale e di mezzi finanziari, alla sistemazione dei corsi d'acqua ed a quella forestale.

Gran parte della Basilicata (con dolore deve dirsi) è tutta una frana. Bisogna dunque provvedere a salvare il territorio; bisogna provvedere in tempo, affinchè il rimedio non sia poi assolutamente inutile.

Dopo parecchi anni di siccità, di cui tutti ricordiamo le disastrose conseguenze economiche, è venuto un inverno piovosissimo; e il terreno inaridito, diventato friabilissimo, ha provocato quegli scosscimenti di terreno che, per alcuni comuni, ha assunto proporzioni addirittura catastrofiche. Ricordo Savoia di Lucania, Avigliano, Sant'Angelo le Fratte ed altri.

Occorre, adunque, nel prossimo periodo di primavera, trovare modo di completare nel più breve tempo possibile e, come dicevo, con larghezza di mezzi finanziari e di

personale, la sistemazione idraulico-forestale di quelle contrade. Non solo è un dovere il salvare il territorio; ma è dovere altresì (ed è sacro dovere) di salvare il patrimonio di civiltà che lo Stato e la provincia hanno dato alla Basilicata, sotto forma di strade, di ponti, d'acquedotti e d'altre opere pubbliche.

Cito, ad esempio, ciò che è avvenuto a San Fede. Ivi, una frana ha ostruito un lungo tratto della strada nazionale; un'altra frana, a Savoia di Lucania, ha distrutto parte dell'acquedotto e la strada comunale d'accesso, di cui era appena ultimata la costruzione; quella d'Avigliano ha distrutto un ponte sulla via principale, ostruendo l'unica via di accesso, ed ha distrutto anche un grande viadotto della linea ferroviaria in costruzione, asportando pure qualche chilometro della linea già tracciata.

Una settimana addietro, una grossa frana ha interrotto tutte le comunicazioni ferroviarie dalla stazione di Picerno a quella di Tito. Il ministro, rispondendo ad una interrogazione del collega Salomone, diede affidamenti che si sarebbe provveduto subito (e pare che da ieri si sia iniziato) al trasbordo dei viaggiatori. Ma ciò non basta: bisogna preoccuparsi anche delle merci, e bisogna dare alacre impulso ai lavori.

Il ministro sa (e non v'è bisogno che glielo ricordi) che la linea di Potenza è l'unica che, nel più breve tempo possibile, congiunga il dipartimento marittimo di Napoli con quello di Taranto; e in momenti, come quelli che attraversiamo, non dovrò essere io a rilevare quale sia il danno della mancanza di tali comunicazioni.

La sollecita sistemazione idraulico-forestale s'impone adunque e s'impone soprattutto che ad essa non si provveda, diluendo in vari esercizi tutto il fabbisogno finanziario, perchè, se le spese verranno diluite, non potranno porsi in atto provvedimenti in tempo utile.

Come vedete, onorevoli colleghi, io mi sono limitato ad occuparmi dei bisogni più gravi ed urgenti, ed ho trascurato quelli minori. Non posso però non ricordare al ministro dei lavori pubblici ed anche a quello dell'agricoltura (che mi duole di non vedere qui) l'altro grave inconveniente della mancanza di personale nei nostri uffici. Così negli uffici del Genio civile, come in quelli dell'ufficio forestale, mancano le vere competenze; e viceversa dove abbondano gli impiegati, questi sono tutti mediocri. Quindi

bisogna impedire che i buoni disertino, ed occorre invogliare i volenterosi ad andare in Basilicata, dando loro vantaggi così di stipendio, come di carriera. Mi duole che l'onorevole ministro si è assentato proprio in questo momento: perchè vorrei ricordargli che, dodici anni or sono, egli fu, a fianco di Giuseppe Zanardelli, a visitare la Basilicata.

Egli allora ne conobbe, ne accertò tutti gli infiniti bisogni; egli allora riconobbe che la Basilicata ben aveva il diritto di chiedere al Parlamento i provvedimenti legislativi, che poi ebbe. Ora l'onorevole Ciuffelli non può rendersi responsabile che, dopo dodici anni, quei comuni si trovinò nelle identiche condizioni, in cui furono da lui lasciati: minacciati, cioè, nella loro esistenza per il mancato consolidamento delle frane; sofferenti ancora per la sete e per l'igiene e per la mancanza dell'acqua. Mi auguro che l'onorevole ministro vorrà darmi a suo tempo una risposta tranquillante per la mia provincia, la quale, insieme con la Calabria, ricordata, in fine del suo discorso, dall'onorevole Lucifer, prima insorse per la causa della libertà, e che per la patria non ha mai risparmiato, come sarebbe pronta a far domani, qualunque sacrificio. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Falcioni.

FALCIONI. Mi consenta la Camera brevissime considerazioni di politica ferroviaria, alle quali io fui indotto esaminando il grave problema, che da qualche tempo fortemente impressiona e preoccupa Governo, Parlamento e paese, il problema della disoccupazione.

È ben vero che il Governo, con lodevole intendimento, ha cercato ogni mezzo per accelerare i lavori pubblici richiesti da provincie, da comuni e da consorzi, facilitando anche la concessione di mutui di favore; ma, come spesso accade, vuoi per inerzia degli enti locali, ma, più che tutto, per quell'infelice ingranaggio, che è la burocrazia centrale... (*Oh! — Commenti*) ...le pratiche quando giungono a Roma si smarriscono nei meandri dei vari Ministeri. Allora noi, quanti qui siamo, riceviamo dai colleghi rispettivi, sollecitazioni continue e vibrate proteste.

Giorni sono mi perveniva dal mio collegio, che è assai tranquillo, politicamente parlando...

*Una voce dall'estrema sinistra.* Perchè ottiene tutto! (*Si ride*).

FALCIONI. ... assai tranquillo, nonostante che, badate, abbia la fortuna di aver per collega finitimo il buon Beltrami, che è forte propagandista di fede e di azione (*Commenti — Si ride*); mi perveniva dunque un ordine del giorno tendente a conseguire l'immediata costruzione di una strada, ordine del giorno che veniva a questa precisa conclusione: in caso contrario scenderemo in massa protestando con tutte le forze, di cui disponiamo. (*Commenti*).

Onorevoli colleghi voi che mi conoscete non da oggi, potete bene riconoscere che non parlo per desiderio di popolarità. Ma io sono il primo a constatare che queste manifestazioni, talvolta inconsulte, tal'altra possono essere legittime, quando le masse sono spinte a chiedere lavoro per ottenere il pane per sè e per le famiglie loro. (*Commenti*).

Io penso che il Governo, anche nel campo ferroviario avrebbe modo di intervenire assai efficacemente, a beneficio del lavoratore italiano senza trascurare in alcun modo le esigenze del tesoro ed avendo soprattutto di mira le necessità del servizio e del traffico che non dovrebbero mai subire arresti, salvo casi eccezionali.

Riconosco quanto voi che il grave contraccolpo, dall'Italia risentito nel campo economico per l'immane conflitto scatenatosi sul mondo intero, ha resi necessari taluni provvedimenti, adottati ultimamente dal Governo.

Si è proceduto a molte soppressioni di treni, ma la soppressione è tanto più disastrosa se non si armonizza poi il servizio successivo, in modo da rendere meno sensibile il danno prodotto al movimento e al traffico.

Si sopprime soprattutto perchè si dice: manca il carbone. Ma allora, onorevole ministro, se manca il carbone nero, perchè non studiate il modo di sostituirlo col carbone bianco (*Approvazioni*) che è la forza più formidabile che abbiamo nel nostro paese? Perchè dunque non cercate di intensificare la elettrificazione delle linee ferroviarie? Vi sono linee ferroviarie pronte per l'elettrificazione, e finora non sono state messe in esercizio, altre ve ne sono per le quali gli studi furono già compiuti. Accelerate questi lavori, e renderete un gran servizio oltrechè al problema ferroviario, anche a quello della disoccupazione.

Perchè non provvedete alla istituzione di un naviglio nazionale per il trasporto del carbone, che oggi dobbiamo affidare

alle marine estere, specie all'inglese, pagando noleggi annui di oltre dieci milioni? (*Commenti*).

Immaginate quale beneficio potrebbe derivare allo Stato, all'industria nazionale, alla nostra classe operaia. (*Approvazioni*).

E così, perchè non continuate lo studio di quell'altro problema, della soppressione dei passaggi a livello? i quali passaggi a livello costituiscono l'inflazione, la tortura quotidiana di coloro che esercitano il piccolo commercio su strade intersecate da ferrovie, dal pedone all'automobilista? (*Bene!* — *Interruzione del deputato Lucci*).

L'onorevole Lucci mi interrompe e dice: costerà dei quattrini.

Rispondo: È vero, ma fin'ora, ch'io sappia, non si è riusciti a migliorare nessun servizio di Stato senza contributo di danaro, e poi potrebbero utilmente e doverosamente intervenire in questa spesa anche le provincie, i comuni, i consorzi, tutti gli enti insomma, che sono interessati alla istituzione di sopra e di sotto passaggi. (*Bene!*)

Infine, altra grave questione è quella del raddoppio dei binari, per rendere le nostre linee ferroviarie veramente rispondenti allo scopo per il quale sono state istituite.

Come vedete, è questo un programma seducente, che il Governo dovrebbe studiare, e risolvere, ed attuare, conseguendo il plauso del paese.

Voglio però riconoscere subito, che in seguito all'assunzione da parte dello Stato dell'esercizio ferroviario sanzionato con le leggi del 1907, un grande rivolgimento si è manifestato in tutta la nostra politica ferroviaria, con notevoli vantaggi tanto nel campo amministrativo quanto nel campo dell'esercizio.

Di ciò, onorevoli colleghi, va data pre-cipua lode a chi diresse attraverso innumerose difficoltà, l'importante servizio, portando nel suo alto ufficio il contributo di una mente superiore, di un fine criterio tecnico, di una serena e, se volete, severa dignità che lo rese forse da molti temuto, da moltissimi amato, da tutti quanti ammirato. (*Approvazioni*).

È bene dunque che anche da questa nostra assemblea vada a Riccardo Bianchi, una parola che sia espressione della riconoscenza del popolo italiano. (*Commenti* — *Approvazioni*).

Il raddoppio dei binari, onorevoli colleghi, l'ho dichiarato poc'anzi, tende so-

prattutto alla regolarità ed alla maggiore sicurezza della circolazione dei treni.

In Italia noi abbiamo una rete ferroviaria che conta quattordici mila chilometri, mentre fin'ora soltanto tre mila chilometri sono forniti di binari doppi.

Da uno studio fatto tempo addietro alla Direzione generale delle Ferrovie dello Stato risultava che, per rendere la rete rispondente all'altissimo scopo a cui è destinata, occorrono almeno altri 1 600 chilometri.

Come si può provvedere a questo? Si può provvedere estendendo di un decennio, e cioè a tutto l'anno finanziario 1924-1925 le disposizioni della legge 7 luglio 1907, modificata dalla legge del 30 giugno 1909, che tratta appunto del modo con cui il tesoro ha cercato di provvedere a questi straordinari servizi.

E poichè io sto parlando della questione del raddoppio dei binari, voglio denunciare alla Camera una (non uso la frase: una violazione) una inesatta interpretazione del trattato internazionale che riguarda la costruzione della ferrovia del Sempione.

Apro una parentesi, e lapro tanto più volentieri in quantochè vedo al banco dei ministri l'onorevole presidente del Consiglio, il quale, per la sua altissima qualità e funzione, rappresenta e compendia in sé autorevolmente tutti i ministri, ivi compreso, oltre quello dei lavori pubblici, anche il ministro degli esteri, a cui vorrà compiacersi di riferire quanto io affermo.

A norma dell'articolo 13 del trattato del 25 novembre 1895, la Confederazione Svizzera si obbligava di costruire, senza alcun concorso da parte dell'Italia, il secondo tunnel del Sempione non appena il prodotto lordo del traffico avesse raggiunto la somma di 50 mila lire per chilometro.

Il Governo italiano avrebbe dovuto prolungare entro questo termine la seconda via fra Iselle e Domodossola.

La Direzione generale delle ferrovie federali, con rapporto del 25 giugno 1907 diretto al Consiglio d'amministrazione, espresse, non l'opportunità, ma la necessità di iniziare subito i lavori di costruzione della seconda galleria del Sempione, per considerazioni statiche che non è il caso di discutere qui.

Il Consiglio d'amministrazione, immediatamente, approvò la richiesta accordando per questo oggetto la somma di 34 milioni e 600 mila lire.

Nel luglio 1912 (veramente passarono cinque anni, ma si vede che l'inerzia è un po' una malattia internazionale: *(Si ride)*) dunque, nel luglio 1912, si incominciano i lavori e si ha motivo di credere che nel 1917, o nel 1918 abbiano ad essere compiuti. Siamo al 1915; e l'Italia non ha ancora iniziato i lavori della seconda linea, come è suo formale impegno internazionale.

Farò anche un'altra considerazione di capitale rilievo.

Io ho l'onore di far parte della delegazione internazionale del Sempione, e debbo questo onore all'onorevole presidente del Consiglio...

*SALANDRA, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.* Lo deve ai suoi meriti!...

*FALCIONI.* Questa Commissione si raduna su per giù tre o quattro volte all'anno; con intervento anche e soprattutto degli autorevoli rappresentanti del Governo federale, fra cui il direttore generale delle ferrovie federali.

Orbene, da quando io ho l'onore di intervenire a quell'alto consesso, ho sempre sentito rivolgerci cortese la domanda dal presidente onorevole Dinckelmann, sugli intendimenti del nostro Governo di dare inizio ai lavori del secondo binario Domodossola-Iselle.

Il nostro presidente, che è l'ottimo commendatore Della Rocca, e qualche volta direttamente io stesso, ci siamo trovati nella penosa condizione di dare quelle risposte che lasciano un po' il tempo che trovano.

Ma è tempo ormai che una risposta decisiva sia data, anche per un'altra considerazione che non deve essere trascurata.

Badate, la Svizzera cerca, specialmente in questi ultimi tempi, ogni modo per dimostrarci la sua simpatia, della quale siamo molto lieti; la Svizzera che ha sospeso pressochè tutti i suoi lavori all'interno, ed ha anche sospeso i lavori al lato nord del secondo tunnel del Sempione, li ha continuati invece al lato sud, ove oggi circa mille operai italiani lavorano alla dipendenza della Confederazione amica. (*Approvazioni*).

Ma non vorrei che a questo breve tratto di lavoro si limitasse il Governo. Per questo v'è un impegno internazionale, come una necessità nazionale lo inducono a continuare il raddoppio di binario fino al tratto Gallarate per Milano; del resto la linea del Sempione non si potrà mai definire, come la si volle, una grande linea internazionale.

Da Domodossola a Gallarate abbiamo ottantadue chilometri: dovete notare che su grande parte di questo tratto, tutte le opere d'arte, i ponti, le gallerie, sono già eseguite in modo da ricevere il secondo binario, sicchè la spesa verrebbe ad essere quasi dimezzata.

Non dovete anche trascurare un'altra considerazione.

Lungo la linea del Loetsberg è già stata applicata la trazione elettrica; nel tratto tra Berna e Thun, tra Thun e Spiez si è già istituito il secondo binario. Non possiamo a meno di seguire la Confederazione anche in queste manifestazioni di politica ferroviaria; e non dovete dimenticare anche che il tratto Moutier-Grange e la Frasne-Vallorbe, potenti lavori per avvicinare l'Italia a Parigi, impongono, uno studio efficace da parte nostra per rendere la linea del Sempione quella che è una grande arteria internazionale.

E passo rapidamente alla seconda questione che riguarda i passaggi a livello.

In quest'ultimo decennio il numero dei treni è stato aumentato di oltre il 50 per cento (come tutti voi conoscete). Orbene i passaggi a livello restano su per giù quelli che prima erano con incaglio straordinario della circolazione.

La rete ferroviaria è attraversata oggi da 14,700 passaggi a livello, di cui 8,661 presenziati di giorno e di notte, 1,283 presenziati di giorno e chiusi di notte.

Occorrerebbe abolire anche qui, secondo studi che sono stati eseguiti presso la Direzione delle ferrovie di Stato, altri 6,000 passaggi a livello con costruzione di sopra e sotto passaggi.

Anche qui la Svizzera insegna, perchè ad esempio da Briga a Berna sulla linea del Loetsberg sono stati gradualmente eliminati...

*CIUFFELLI, ministro dei lavori pubblici.* Man mano che avremo i quattrini lo faremo.

*FALCIONI.* Io, veda, ho enunciato poco fa, quando era presente solamente l'onorevole Visocchi, il modo di potere trovare queste somme a cui accenna l'onorevole ministro, estendendo...

*CIUFFELLI, ministro dei lavori pubblici.* Le dico che queste opere le faremo, quando il tesoro darà le somme.

*FALCIONI.* ...i benefici della legge del 1909 per un altro decennio e fino all'anno finanziario 1924-25.

**CIUFFELLI**, *ministro dei lavori pubblici.* Appunto, il modo è che il tesoro dia i quattrini, e ce ne vogliono molti.

**FALCIONI.** Io faccio una proposta; ella potrà accettarla o no. Ma non può esimersi dall'esaminarla, soprattutto io confido nell'attività sua e nel criterio di modernità che ella sempre ha dimostrato nella spiegazione del suo alto mandato.

Rispetto alla trazione elettrica, dicevo poc'anzi, e mi dispiace di dovermi ripetere su questo punto, noi abbiamo parecchie linee sulle quali sono già eseguiti tutti i lavori necessari per poter fare transitare i treni mediante il sistema della trazione elettrica. Orbene, finora tutti i progetti di queste linee sono stati lasciati negli archivi.

Per altre linee è stato studiato il programma di trazione, in sostituzione di quella a vapore attuale, ma oggi non se ne sa più nulla.

Anche su questo punto richiamo la cortese attenzione dell'onorevole ministro, parendomi che il sistema di trazione elettrica tenda ad ottenere aumento di velocità e di potenzialità dei treni e soprattutto ventilazione migliorata nelle gallerie a vantaggio non solo del pubblico, ma anche del personale, che purtroppo ne soffre continuamente.

Oltre a ciò vi sono vantaggi economici, non discutibili ai quali ho accennato poc'anzi: la diminuzione del carbone che otteniamo a così alto prezzo, e con tante difficoltà, e il beneficio che si attribuirebbe all'industria nazionale delle società idroelettriche.

Un ultimo provvedimento che mi permetto di sottoporre all'attenzione del Governo è quello dell'istituzione di un naviglio nazionale per il trasporto dei carboni. Mi si dice che l'onorevole ministro presentò l'altro ieri un progetto a questo proposito.

Non ho la fortuna di conoscerlo, ma se la notizia fosse vera, non potrei che mostrarmi lietissimo di questa sua disposizione, che sarà veramente efficace per lo scopo a cui è destinata.

**CIUFFELLI**, *ministro dei lavori pubblici.* Lo presentai ieri l'altro ed ella oggi può vederlo.

**FALCIONI.** Non so se siamo d'accordo nella enunciazione dei principî che hanno portato lei a presentare il progetto ed io a proporre l'istituzione di questo sistema.

A norma dell'articolo 2 della legge 5 aprile 1908 sono esercitate dall'Amministrazione delle ferrovie dello Stato con le

norme, ecc., le linee di navigazione tra Civitavecchia e il Golfo Aranci, Golfo Aranci e Maddalena, Napoli e Palermo, Napoli e Catania.

L'articolo 20 dice che, per l'acquisto del materiale navale occorrente per la costruzione e l'esercizio delle linee di cui all'articolo 2, il ministro del tesoro fornirà allo Stato i fondi occorrenti.

La proposta mia che vorrei collimasse colla sua, è che questa disposizione dell'articolo 10 fosse applicata anche all'istituendo naviglio dello Stato. Quale ne sarebbe il vantaggio? L'Amministrazione ferroviaria consuma annualmente, oltre due milioni di tonnellate di carbone, di cui 1,300,000 tonnellate sono trasportate a mezzo di navigli esteri noleggiati specialmente in Inghilterra.

La spesa annua per questi noleggi è di undici milioni, di cui soltanto un decimo per i trasporti eseguiti da piroscafi nazionali, per cui paghiamo alla marina estera circa dieci milioni di noleggi, che vorrei destinati invece al nostro paese.

Con la spesa di diciotto milioni si potrebbero costruire diciotto vapori, di quelli che si chiamano *cargo boat*, pel trasporto del carbone, ed il risultato immediato sarebbe prima di tutto quello di dar lavoro ai cantieri italiani per diciotto milioni in quattro o cinque anni, di dare alle officine nazionali ed agli operai italiani lavoro per circa 700,000 lire ed al personale di mare italiano circa due milioni all'anno per paghe e contributi.

Ho voluto sottoporre alla Camera ed al Governo queste impressioni, desunte da un modesto ma coscienzioso esame che ho fatto, parendomi che i provvedimenti invocati meritino di essere considerati perchè, a mio modo di vedere, a conti fatti, non intaccano eccessivamente il bilancio dello Stato, tendono a migliorare i servizi ferroviari, a favorire le industrie nazionali ed a dar la voto e pane alla nostra popolazione operaia.

Ringrazio la Camera della cortese attenzione consentitami e mi auguro da buon italiano che l'onorevole ministro abbia ad accogliere i propositi che ho avuto l'onore qui di manifestare. (*Vive approvazioni — Molti congratulazioni*).

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Fraccacreta, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, confidando che il Governo farà rispettare la legge ed il contratto per

la costruzione dell'Acquedotto Pugliese e che farà opera efficace e sollecita per risolvere il problema della irrigazione, passa all'ordine del giorno ».

**FRACCACRETA.** Onorevoli colleghi, l'onorevole Ancona, autorevole e valoroso relatore del bilancio dei lavori pubblici, ha compiuto con la sua magnifica relazione un'opera lodevole per la quale non esito a manifestargli tutta la mia ammirazione. La sua critica al sistema, ai criteri e al funzionamento che prevalgono in tutto il complesso organismo del Dicastero dei lavori pubblici nel nostro paese trova preciso ed esatto riscontro nei risultati, non certamente troppo soddisfacenti, che si ottengono. E tutto ciò nonostante la operosa ed efficace buona volontà dell'onorevole ministro Ciuffelli e di chi lo ha preceduto; ma non dubito che l'onorevole ministro, integrando le sue larghe vedute alle quali egli, malgrado le eccezionali esigenze del momento, ha informato il nuovo programma dei lavori, coi voti e le proposte dell'onorevole Giunta del bilancio, riuscirà a semplificare l'eccessivo accentramento amministrativo ed a dare allo sviluppo dei lavori una maggiore semplicità, elasticità e speditezza, onde non abbia a lamentarsi più oltre il grave inconveniente disproporzionale specjalmente tra gli stanziamenti e la costruzione delle opere.

Io, intanto, onorevoli colleghi, mi son proposto di restringere il mio compito a due soli obbietti, già indicati nel mio ordine del giorno, e cioè l'Acquedotto Pugliese e l'irrigazione, che a me sembrano degni dell'attenzione della Camera.

L'onorevole relatore, con lodevole pensiero, ha voluto anche dedicare, nel suo pregevole lavoro, uno speciale capitolo all'acquedotto pugliese, all'opera, cioè, più insigne, che, con giusto orgoglio, può vantare l'Italia moderna. Sono oltre due milioni di forti e laboriosi cittadini delle Puglie redenti dall'arsura e dalla febbre, che da tempo immemorabile ne travagliano l'esistenza, che benediranno al trionfo della civiltà, che avrà dato alla Puglia un'opera che non fu neppure tentata, sotto qualunque forma o proporzioni, nè dalla sapienza nè dalla grandezza dell'antica Roma.

Ma l'onorevole Ancona vorrà consentirmi di dire che egli, trattando la questione, è incorso in parechi errori di fatto e quindi di apprezzamento. Non già che io voglia attribuirne a lui la responsabilità,

la quale invece ricade tutta su chi ha compilato la risposta al decimo quesito dell'onorevole Giunta del bilancio; risposta affatto incompleta, e che appare financo tendenziosa, poichè in essa mentre si enumera tutti i lavori fatti, si tacciono quelli non eseguiti ed in ritardo.

Afferma infatti l'onorevole relatore che i lavori dell'acquedotto procedono regolarmente, grazie agli sforzi e alla buona volontà del Ministero come dei concessionari.

No, onorevole Ancona: del Ministero sì, ma dei concessionari no; poichè essi si trovano in grande arretrato nei lavori, i quali perciò non procedono affatto regolarmente.

Ed invero; la provvida e sapiente legge Sacchi del 21 luglio 1911, la quale apportò varie e fondamentali modifiche e correzioni ad alcuni dei più gravi errori della legge del 1904 e del relativo contratto di concessione, se è riuscita ad assicurare la costruzione dell'acquedotto pugliese, fa anche con l'articolo 1º l'obbligo alla società concessionaria, che con regolare atto di sottomissione l'assumeva, di fornire per il 31 dicembre 1914 l'acqua, compresa la distribuzione urbana, a ben 63 centri abitati, e di ultimare l'acquedotto ed aprirlo al completo esercizio col giorno 6 agosto 1916.

Orbene, col 31 dicembre 1914, i concessionari non adempirono in nessuna guisa gli obblighi assunti, e quindi per l'articolo 2 della stessa legge Sacchi, è stata loro applicata la multa di lire mille al giorno per il primo semestre; multa la quale sarà elevata a lire diecimila al giorno per il secondo semestre, finché alla fine del corrente anno, perdurando ancora lo stato di inadempienza, che io ritengo ormai insopportabile, si avrà per risoluto il contratto di concessione, con le relative perdite e penali indicate dall'articolo 4 della medesima legge.

E che così e non altrimenti dovrà accadere, basta accennare sommariamente alla grande quantità di lavori che la società concessionaria avrebbe dovuto compiere col 31 dicembre 1914, e che non riuscirà ad ultimare nemmeno col 31 dicembre 1915.

È bene quindi che la Camera e il paese sappiano la verità per non creare erronei apprezzamenti e facili illusioni.

Ed ecco le cifre:

Nella diramazione primaria per la provincia di Foggia, sopra una lunghezza prevista di circa 46 chilometri, mancavano al 31 dicembre 1914, circa 18 chilometri di

scavo e 25 di tubolatura, compresi oltre 13 chilometri di sifoni, e in quella per la provincia di Lecce, sopra una lunghezza prevista di oltre 30 chilometri, circa 8 di scavo con relativa tubolatura.

Ma nelle diramazioni secondarie la cosa riesce davvero impressionante.

Nella provincia di Foggia mancavano ancora circa 113 chilometri di scavo e tubolatura, sopra una lunghezza prevista di quasi 130 chilometri e in quella di Bari circa 80 chilometri di scavo e ben 186 chilometri di tubolature, sopra una lunghezza prevista di 330 chilometri ed in quella di Lecce, infine, sopra una lunghezza prevista di 82 chilometri, ben 64 di scavi e 80 di tubolature, oltre altri dieci chilometri di scavi e tubolature nelle provincie di Avellino e Potenza.

A tutto ciò bisognerà inoltre aggiungere più che 350 chilometri di reti di distribuzione urbana, complessivamente, nelle tre provincie pugliesi e nelle provincie di Avellino e Potenza. Un totale, in cifra tonda, per scavi, tubolature e reti urbane, di ben 800 chilometri di lavori arretrati.

E ciò non è tutto, perché su 52 serbatoi da costruire se ne trovavano, sempre al 31 dicembre 1914, solo 5 ultimati e 42 in costruzione; come su venti impianti elevatori solo nove erano in costruzione.

Nè si può dire infine, come si afferma, che il canale principale sia compiuto, perché mancano ancora alcune opere indispensabili e specialmente negli scarichi, salti motori e prese di diramazioni.

Onde è che, data tutta questa massa ingente di lavori arretrati, a me sembra inevitabile e fatale la dichiarazione di decadenza della Società dalla concessione per il 31 dicembre 1915.

E allora, altro che anticipi di nuovi fondi da parte dello Stato, onorevole Ancona!

Ed abbandonando il resto, a me piace chiedere al compilatore della famosa risposta al decimo quesito, per quanto riguarda l'acquedotto pugliese, dove e da quali elimenti ha egli dedotto che l'acquedotto costerà 175 milioni? E quale fu e poteva essere la ragione di tale inopportuno e cervellottico appiattamento?

Assai meglio avrebbe fatto l'Amministrazione di astenersi da questo giudizio; onde è che io da questo posto ho il dovere di censurarlo.

Cheechè accada però, nessun dubbio che l'opera mirabile e redentrice sarà in qualche modo compiuta e che alle benedi-

zioni delle popolazioni pugliesi si unirà l'ammirazione del mondo civile.

E qui, onorevoli colleghi, permettetemi che ai dubbi e alle domande formulate dal collega Bonardi, che mi duole non vedere oggi alla Camera, all'inizio di questa discussione, in merito alla costruzione ed al valore igienico dell'acquedotto pugliese, risponda brevemente con argomenti e dati di fatto che, a mio avviso, varranno a tranquillare interamente la Camera e gli animi delle popolazioni pugliesi, in nome delle quali sento il dovere di ringraziare l'ottimo collega Bonardi delle parole fraterne ed affettuose ad esse rivolte, assicurandolo che uguali sentimenti di solidarietà e fraternità nutre la Puglia per tutte le altre regioni consorelle. (*Approvazioni*).

L'onorevole Bonardi ha chiesto se l'acquedotto che viene costruito attraverso pericolose zone sismiche del Mezzogiorno, è fatto in modo da poter resistere alle fatali convulsioni di quelle terre. A mio modesto avviso, nessuna preoccupazione vi potrà essere, poichè, non essendo stato possibile, come era naturale, dare all'acquedotto altro percorso, lo si è fatto appunto passare attraverso circa 90 chilometri di gallerie, le quali, per la loro speciale natura, per la loro conformazione e costruzione, anche nei più considerevoli sconvolgimenti tellurici, han sempre egregiamente e dovunque resistito. Difatti, nè il fortissimo terremoto dell'Irpinia del 1910, ha prodotto alle gallerie dell'acquedotto pugliese alcun danno, nè lo spaventevole ultimo sconvolgimento tellurico della Marsica ha menomamente danneggiato le numerose gallerie ferroviarie di quella regione.

Nessuna preoccupazione adunque ci deve turbare in proposito, a meno che non si verifichi la fine del mondo!

Ha domandato pure l'onorevole Bonardi perchè l'acquedotto non sia destinato esclusivamente ad uso di acqua potabile ma anche a scopi agrari ed industriali. No, onorevole Bonardi, l'acquedotto è stato destinato unicamente ed esclusivamente a dissetare le popolazioni pugliesi. E se, finchè sarà possibile, tutto il volume d'acqua eccedente potrà essere adibito a scopi industriali ed a piccole irrigazioni, non può negarsi al provvedimento una vera misura di saggezza economica. Infatti l'acquedotto ha una portata di circa cinque metri cubi al secondo, mentre per una popolazione di oltre 2 milioni di abitanti, non occorrono che 1800 litri per secondo. Sono perciò tre

metri cubi al minuto secondo che andrebbero dispersi, se non potessero essere diversamente ed utilmente impiegati.

Così si è fatto per l'acquedotto del Serino di Napoli, così si pratica per l'impiego della sovrecedenza dell'abbondantissima acqua Marcia di Roma; così si fa per tutti gli acquedotti del mondo. Nessun danno quindi risentiranno le popolazioni pugliesi dall'impiego della sovrecedenza dell'acqua del Sele a scopo industriale ed agricolo.

Ha domandato di sapere, inoltre, l'onorevole Bonardi se l'acqua del Sele, la quale, dice lui, contiene 41 mila colonie batteriche per centimetro cubo, (*Interruzioni*) possa ritenersi sana e potabile, e se non vi sia il pericolo che, abbassandosi le sorgenti, l'acquedotto inaridisca. Mi affretto innanzitutto a rettificare l'equivoco in cui l'ottimo collega è incorso. Dalle varie analisi delle sorgenti fatte da quella illustrazione che è il professor Gosio, è risultato invece che il numero delle colonie batteriche è di soli 41 e non di 41 mila per ogni centimetro cubo... (*Interruzioni*).

*Voci.* Ha detto per metro cubo!

FRACCACRETA. Avrò inteso male allora. ...e che, sotto ogni punto di vista, l'acqua fu dichiarata ottima anche dalla Direzione generale di sanità pubblica e ritenuta superiore alla famosa acqua del Serino di Napoli.

Nessuna preoccupazione dunque vi è e vi potrà essere sotto l'aspetto igienico. In quanto poi alla possibilità dell'abbassamento delle sorgenti del Sele, debbo dire all'onorevole Bonardi che gli studi fatti in un trentennio non hanno mai segnalato un qualsiasi abbassamento di queste sorgenti, le quali oggi si trovano anche allacciate e validamente protette da opere di difesa.

È naturale poi che, se dovessimo preoccuparci del catastrofico timore del collega Bonardi, non solo gli acquedotti, ma nessuna altra opera potrebbe essere costruita, perchè all'impeto della forza della natura nessuna forza umana potrà mai resistere.

Infine l'onorevole Bonardi domanda perchè l'acquedotto sia stato esteso anche alla penisola salentina dove la ricchezza d'acqua del sottosuolo è tale da sopperire tanto ai bisogni della popolazione, quanto a quelli dell'industria e dell'agricoltura.

Ebbene, onorevoli colleghi, dagli studi fatti in proposito da valorosi tecnici è positivamente risultato che, se nel sottosuolo del Tavoliere e specialmente nella pro-

vincia di Lecce non vi è in alcuni punti scarsità di acque circolanti a breve profondità, è però da escludere che esse siano adatte alla alimentazione di centri abitati; appunto perchè essendo troppo superficiali, non sono sufficientemente protette dall'azione inquinante degli agenti esteriori, e perciò tutti i tentativi fatti anche col l'impiego di mezzi idraulici moderni suggeriti dalla scienza, non ebbero, neppure sotto l'aspetto igienico, un esito fortunato.

Onde è che l'affermazione del collega Bonardi sulla non necessaria estensione dell'acquedotto alla penisola salentina, non ha alcuna ragione di fondamento.

Io credo, onorevoli colleghi, che con questi brevi tratti sia riuscito a rimuovere tutti i dubbi e le preoccupazioni sollevate intorno alla solidità e al valore igienico dell'acquedotto pugliese.

E, in ultimo, il collega Bonardi ha concluso col dire, giustamente, che l'acquedotto pugliese è la più grande opera idraulica del genere nel mondo. E tale è, onorevoli colleghi, solo se si consideri che esso, traendo le sue origini dalla regione tirrenica e attraversando l'Appennino, porta la linfa benefica in quella adriatica; che ha uno sviluppo complessivo di quasi tremila chilometri, con più di novanta in gallerie, alcune delle quali della lunghezza di quindicimila metri; che disseterà oltre due milioni di uomini e che ha una riserva di acqua capace di dissetarne altrettanti.

Ma, onorevoli colleghi, quanti sono gli italiani che han compreso l'importanza di tanta opera e che ne hanno visitati i meravigliosi lavori?

L'Italia è un paese assai originale. Essa esalta e spesso invidia la metodica pedanteria del popolo tedesco e non comprende il genio fecondo della propria razza. Ammira le opere minori altrui e non conosce i trionfi dell'arte sua e della sua grandezza, di cui sarà gemma preziosa l'acquedotto pugliese. (*Benissimo!*)

Ed io colgo l'occasione per mandare alla memoria di Francesco Zambari, che ne fu l'ideatore, e di Matteo Renato Imbriani, che ne fu l'apostolo fervente, l'espressione più calda della nostra riconoscenza.

Ed ora consentitemi, onorevoli colleghi, alcune brevi e decisive osservazioni sul tema dell'irrigazione.

Io non dirò diffusamente intorno all'imponente problema della irrigazione nelle regioni aride d'Italia e specialmente in Puglia, poichè dopo la vasta e preoccu-

pante discussione avvenuta testè alla Camera sulla questione del grano, la sua importanza economica, nazionale e sociale ha assunto proporzioni colossali nella coscienza del paese. Ma mi limiterò a poche osservazioni confortate da calcoli che io credo bastino a richiamare, nonchè l'attenzione, l'opera sollecita ed efficace del Governo e del Parlamento. Già la Commissione Reale per gli studi e proposte relative alle opere di irrigazione ha compiuto e presentato da tempo al Parlamento un poderoso ed esauriente lavoro in proposito, che io vorrei fosse preso in seria e pronta considerazione dall'onorevole ministro.

Tutti gli oratori che tennero la parola sulla crisi del grano in Italia constatarono la pericolosa soggezione del nostro paese verso i mercati esteri. E tutti riconobbero l'assoluta necessità di dare vita nuova ed incremento alla nostra produzione granaria, onde il paese possa almeno in parte emancipare il suo fabbisogno dallo straniero.

L'onorevole Rainieri con la sua indiscussa competenza, luminosamente dimostrò alla Camera nei giorni scorsi, che il mezzo sovrano per accrescere sensibilmente la nostra produzione granaria sia appunto quello dell'irrigazione.

E l'onorevole ministro Cavasola nel suo ultimo notevolissimo discorso, riconoscendone tutta l'importanza, volle confermare il suo pensiero e il suo vivo interessamento per la risoluzione di tale problema in Italia, e specialmente nelle Puglie.

Io m'auguro, onorevoli colleghi, che i due Ministeri, quello dell'agricoltura e quello dei lavori pubblici, integrando in un solo pensiero ed in un solo sforzo tutta l'opera loro, vorranno, nel più breve tempo possibile, compiere quest'opera di vera rigenerazione economica e politica. E qui richiamo l'attenzione del ministro e della Camera sui progetti dei due grandi serbatoi del Fortore e del Bradano, in Puglia, redatti dal valoroso ingegnere Omodeo ed accettati con entusiasmo dalla Commissione Reale. Il serbatoio del Bradano sarà capace di contenere 400 milioni di metri cubi d'acqua, e quello del Fortore, 410 milioni; cosicchè, in complesso, s'immagazzinerebbe per l'irrigazione, poco meno di un miliardo di metri cubi d'acqua, sufficienti per irrigare oltre 160 mila ettari di terreno, e con una spesa di costruzione di circa 60 milioni

di lire, oltre la conseguente spesa di sistemazione a carico degli utenti. E tutto ciò, a prescindere dalle altre numerose sorgenti minori che complessivamente sarebbero capaci d'irrigare altri 15 mila ettari.

Ora è a tutti noto che la terra di Puglia è tra le più feraci e meglio costituite, e che, appunto per le gravi siccità che spesso si succedono, essa non dà che un prodotto granario medio annuo di soli nove ettolitri per ettaro; mentre da studi e da calcoli fondati anche sopra esperimenti pratici, i competenti hanno dimostrato che, mercè l'irrigazione, la quantità del prodotto granario per ettaro verrebbe sicuramente a raddoppiarsi; mentre quello dei foraggi verrebbe addirittura a quintuplicarsi, rendendo così possibile anche un largo e poderoso incremento all'industria del bestiame.

E qui giova portare l'esempio, molto significativo, del successo d'economia agraria, raggiunto da quell'insigne agronomo meridionale che fu Pasquale Visocchi, il quale, con l'irrigazione e con le concimazioni chimiche, poté ottenere dai propri medici d'Atina la produzione di 130 quintali di fieno per ettaro, mentre oggi il miglior pascolo pugliese ordinario non tocca che a stento i 25 quintali. E se è vero che la produzione media granaria in Puglia è di circa 3 milioni e mezzo di quintali all'anno, e se è vero, come sostengono i competenti, che l'irrigazione in quella vasta ed arida regione ne raddoppierebbe il prodotto, io mi domando: non vale la pena di spendere 60 milioni di lire per accrescere la produzione granaria nazionale di almeno altri 3 milioni di quintali annui? Tre milioni di quintali sottratti al nostro fabbisogno sui mercati esteri, costituirebbero non solo una maggiore sicurezza di rifornimento in casa nostra, ma farebbero risparmiare al paese l'esodo, in tempi normali, di almeno 70 milioni di lire all'anno, per altrettanti quintali di grano che non verrebbero più acquistati all'estero, e che oggi costerebbero assai più di 130 milioni.

Ciò posto, onorevoli colleghi, mi sembra così evidente l'importanza del quesito e la sua indeclinabile soluzione, che mi dispenso dall'aggiungere altri argomenti.

L'Italia non può attendere la sua rigenerazione economica, che dall'agricoltura e dal lavoro. Ebbene, rivolgiamo ad essi il nostro più caldo pensiero e le nostre attività migliori, e facciamo sì che dalla nostra terra ci venga tutto il nostro pane quo-

tidiano, rendendoci, in ciò che costituisce il nostro primo ed indispensabile bisogno, indipendenti dai mercati stranieri.

Onorevole ministro, io che ho l'onore di parlare anche a nome di numerosi colleghi che rappresentano la Puglia in Parlamento, mentre mi attendo una risposta benevola e concreta, confido che il Governo farà rispettare la legge ed il contratto per la costruzione dell'acquedotto pugliese, e che darà opera efficace e sollecita alla risoluzione del problema della irrigazione, specialmente in Puglia, e confido altresì, specie nell'ora storica e decisiva che stiamo attraversando, che se gli uomini chiamati a reggere i destini della patria, sapranno esser pari all'altezza delle aspirazioni e dei bisogni del paese, non tarderà l'antico splendore a risorgere per l'Italia nostra. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Spetta di parlare all'onorevole Serra.

SERRA. Onorevoli colleghi, consentite che penetri anche la mia piccola nota patetica in questo argomento così discusso e così tormentato dei lavori pubblici. Per essi l'Italia nuova molto ha dovuto sacrificare, e non sempre i sacrifici hanno dato frutti corrispondenti.

Io parlo in rapporto ad una delle leggi speciali, che nel bilancio dei lavori pubblici ha, per sola ironia rappresentativa, una delle cifre più cospicue.

E non debbo aggiungere, avendolo voi ben compreso, che mi riferisco a quel vasto e possente organismo di provvedimenti stabiliti per la Calabria, che tante buone e forti pagine di eroismo ha scritto per l'unità politica della patria, e tanti nobili sforzi ignorati e dolorosi compie ogni giorno per assurgere a perfetta unità morale col resto della nazione, per la cui ascesa verso destini più alti e degni darà, quando l'ora sarà scoccata, il braccio gagliardo e fido dei suoi figli.

Vicende politiche, sventure nazionali recenti, preoccupazioni di grandi fatti storici incombenti tendono a rimpicciolire e svalutare ancor più le povere voci clauzanti mezzi di comunicazioni locali e nazionali con vie ferrate e vie rotabili, mezzi di miglioramento igienico, agricolo, industriale mercè bonifiche, rimboschimenti ed opere idrauliche; ma io confido in quel sovrano dominio di sé stessi, che è proprio dei forti, e per il quale anche nelle ore di tragedia spirituale si può a tutto guardare e a tutto provvedere: e penso che Parlamento e Go-

verno non possono non raccogliere le invocazioni di tutta una regione percorsa nella sua sana anima moderna dal bisogno frementissimo di conquistare un regime di vita collettiva più alto e fecondo, per modo che tutta la nazione ne risenta vantaggio, e l'ausilio invocato riesca — come voleva il Segretario fiorentino — « a soddisfazione del bene comune, non a corroborazione e sicurezza di alcuna parte ». (*Bene!*)

D'altronde nessun bilancio meglio di quello dei lavori pubblici dimostra come la cura e l'assetto di speciali bisogni ed interessi di questa o quella parte della nazione abbia come finalità unica la forza e l'armonia del tutto: tanto che per due terzi le attività del bilancio stesso sono consacrata alle spese straordinarie dipendenti in massima parte da leggi speciali.

E tra le spese di carattere locale il capitolo delle « opere pubbliche nelle provincie calabresi » è rappresentato da una delle cifre più alte tra quelle della stessa indole elencate nel bilancio; la qual cosa sta precisamente a dimostrare l'importanza di quelle opere ai fini superiori dello Stato.

Notava l'onorevole Nitti in un suo libro di buona battaglia economico-politica, che la fitta selva delle leggi sui lavori pubblici è così impenetrabile che spaventa i più audaci.

E anche conoscendo perfettamente la legislazione, non è possibile arrivare a risultanze precise, né fissare in cifre quanto ciascuna regione abbia avuto dallo Stato per lavori pubblici di ogni natura. Da ciò, molte volte, una necessaria perplessità nel domandare o nell'insistere in rapporto a capitoli del bilancio, che attingono al ritmo fisiologico della vita nazionale.

Ma non è lo stesso per necessità speciali scaturienti dallo stato anormale di una determinata regione, quando queste necessità abbiano determinato il presidio speciale di una legge dello Stato, della quale si conoscano perfettamente i mezzi ed i fini.

E la nostra voce a proposito del capitolo del bilancio « opere nelle provincie calabresi » diventa più chiara e sicura, perchè può prendere vigore da note leggi successivamente sancite e specialmente da quella 25 giugno 1906.

La Giunta del bilancio per l'esercizio 1914-15 fa certe sue malinconiche osservazioni sulla molteplicità delle leggi speciali portanti spese cui non può provvedersi affatto o in minima parte; ma noi avremo modo di tornare su questi criteri della

Giunta, che non ci sembrano del tutto esatti. Ricordiamo subito, però, che la legge del giugno 1906 e le successive integratrici trassero origine dal terremoto del 1906, che richiamò l'accorata considerazione di tutto il mondo civile sulle nostre contrade, mettendo più specialmente la coscienza dell'Italia tutta in cospetto di vecchie piaghe sanguinanti, cui si sentì il bisogno urgente di dar rimedio per la salute stessa di tutto l'organismo nazionale.

Quel flagello, scrive il Ruini nella nota sua relazione sui lavori pubblici in Calabria, « mostrò non doversi soltanto riparare le case, ma provvedere ai bisogni secolari di una regione, che nel trascurato Mezzogiorno era stata la più trascurata ».

Le comunicazioni del tutto mancanti tra i diversi luoghi della regione, e tra questi e il resto della nazione; lo squallore delle coste marittime, che non sanno l'appporto e non scorgono il bianco lucore della vela; i torrenti che devastano la campagna e dilagano nella palude, da cui si sprigiona la malaria; queste ed altre constatazioni della coscienza nazionale in allarme e in pena determinarono i provvedimenti legislativi a favore delle Calabrie. E questi provvedimenti parvero destinati ad essere tanto più benefici e fecondi, in quanto segnano uno dei primi passi verso la soluzione del formidabile problema del Mezzogiorno, verso quella legislazione speciale che uomini politici dell'intelletto di Giustino Fortunato, di Ettore Ciccotti e di tanti altri insigni fuori e dentro il Parlamento hanno sinceramente auspicato, e lo stesso onorevole Sonnino in notevoli discorsi ha affermato come condizione indispensabile per la fervida vita dello Stato.

A noi pure, dunque, che non dica cosa del tutto esatta la Giunta del bilancio quando nota che: « sono a volte ragioni politiche le quali provocano autorizzazioni di spese, che non danno alcun affidamento di rapida esecuzione delle opere, che il pubblico ritiene invece prontamente assicurate con la sola generica autorizzazione ».

Ah, no! Ragioni di cuore e di supremo interesse generale, e non ragioni politiche, determinarono la legislazione speciale della Calabria.

E per le spese dipendenti da esse, come per le spese nella Basilicata, nella Sardegna, nelle Puglie, nelle provincie venete, in Mantova, per tutte queste spese, che richiamano bisogni inquietanti e riparazioni improrogabili, è più opportuno di ricordare

le nobili e generose parole di Ettore Sacchi, ministro, nella tornata del 20 dicembre 1910: « Le opere da eseguirsi rappresentano un debito dello Stato verso il paese, un impegno di onore che si deve mantenere, una indeclinabile promessa verso le popolazioni, le quali quando vedono scritto in una legge un lavoro che le interessa, non vanno a pensare che autorizzazione non vuol dire stanziamento, che bisogna anno per anno trovare fondi da spendere nei limiti del bilancio; e attendono che il lavoro si faccia al più presto ».

La Giunta generale del bilancio, notando che il Parlamento dal 1º gennaio 1909 al 31 dicembre 1913 ha approvato ventiquattro leggi autorizzanti spese straordinarie per lavori pubblici, che importano oltre quattrocento milioni di lire, e scartando « come politicamente e moralmente inammissibile » il rimedio di modificare le leggi esistenti nei riguardi degli impegni assunti; e non avendo animo « nell'ora delicata che corre », di consigliare l'aumento degli stanziamenti annui, si limita a suggerire una sosta nelle vie delle autorizzazioni ad opere nuove.

Prevede poi con mal celato pessimismo che per l'adempimento delle leggi non ancora eseguite si andrà oltre le previsioni dell'esercizio 1923-24, ed accetta con rammarico rassegnato che si continui nella via di stanziamenti insufficienti, resi ancora più deleteri dall'aumento del costo prodotto dal prolungarsi della durata delle opere.

State contente, umane genti, al quia!

è l'epigrafe di quella relazione di Giunta, alla quale, soggiungo subito, l'onorevole Ancona, estensore della relazione al bilancio del 1915 16, ha posto semplicemente la firma, perchè essa fu scritta dal collega Capece-Minutolo di Bugnano.

Ben diversamente stanno le cose - ed è motivo di conforto per coloro i quali parlano a nome della regione calabrese - nella relazione scritta dall'onorevole Ancona per l'esercizio 1915-16, relazione veramente pregevole e completa.

Egli, pur rendendo omaggio alla buona volontà del ministro di « corrispondere più che sia possibile ai molteplici ed urgenti bisogni del paese in fatto di quei lavori pubbli i, che tanto contribuiscono al benessere nazionale », si discosta, garbatamente ma sostanzialmente, dai concetti informatori della relazione per il precedente esercizio. Guarda, sì, l'onorevole Ancona, con qualche preoccupazione le « tanaglie » tor-

turanti della legge così detta del consolidamento, che fissa le Colonne d'Ercole delle spese, ma pare auspichi a qualche Cristoforo Colombo dei lavori pubblici, che quelle colonne riesca a superare: ed invoca lo stanziamento, sia pur lontano, della spesa contemporaneamente all'autorizzazione; invoca la maggiore possibile tregua nelle nuove concessioni quando le antiche restano inesaurite; e rileva infine con simpatica energia che ci sia « una deficienza nell'attitudine a spendere ». E a chi osserva che si spende adagio per spendere bene, egli risponde che si può spendere altrettanto bene e più presto. E a chi dice che il Ministero è costituito e funziona per non spendere più di 100 milioni all'anno, l'onorevole Ancona risponde che il Ministero dei lavori pubblici deve essere più elastico e sapere spendere di più. E consiglia la semplificazione delle procedure tecniche ed amministrative dei servizi e dei controlli, semplificazione che farebbe acquistare al Ministero una più intensa facoltà a spendere bene, ossia ad erogare, oltre agli stanziamenti, una parte dei residui, che andrebbero così diminuendo.

E all'onorevole Ancona, che ieri in amichevole conversazione mi onorava di una notizia relativamente a quello che costano le preparazioni tecniche e le complicazioni amministrative, dicendomi che assorbono dal 13 al 16 per cento sul costo complessivo dell'opera, io debbo rispondere con una nota statistica più desolante, che si ricava da molti lavori delle Calabrie, dove si è arrivati fino al 20 e 26 per cento!

E va data ampia lode alla Giunta del bilancio, che questa quistione importan-  
tissima dei residui, come tante altre, ha voluto chiarita dal Ministero con apposito quesito; e sono stati appunto i chiarimenti del Ministero in ordine ai residui delle spese straordinarie, che hanno determinato l'onorevole Ancona ai suggerimenti e alle considerazioni in ordine all'impiego rapido di tali residui.

Sono parimenti le risposte del Ministero che mi incoraggiano a formulare una pro-  
posta relativamente ai lavori pubblici in Calabria: la proposta che s'impieghino senza ritardo tutti i residui delle spese effettive per le opere in Calabria, e si proceda — quel che più importa — a maggiori autorizzazioni, per le quali a suo tempo tutti i deputati della nazione insisteranno con apposito ordine del giorno.

Imperocchè, se non si smaltiscono i re-

sidui per certe opere, come strade e bonifiche, dirò con l'onorevole Ancona che i fondi sono male stanziati e le opere procedono a rilento per difficoltà tecniche ed amministrative. Ma se queste difficoltà sono state superate per un concorso di favorevoli occasioni; se, per dare un lodevole esempio, un ufficio di Genio civile come quello di Cosenza, per l'opera direttiva energica ed illuminata del cavalier Lepore, coadiuvato da tutti gli altri impiegati, ha pronti progetti di strade per circa 10 milioni, si dia corso ad essi, se ne cominci l'esecuzione, si rialzi il tono della pubblica coscienza che trova soddisfazione ed alimento nuovo di fede e di vita nella constatazione che si lavora per davvero.

Lo stesso onorevole Ancona, dopo la sua esortazione conclusiva a concentrare ogni energia di lavoro in un numero limitato di opere per non polverizzare le forze propulsive del bilancio, quando fa cenno delle principali opere, cui lo Stato deve volgere tutta la sua volontà benefica, colloca, insieme ad altre in piena luce, le opere che dipendono dalla legge sulle Calabrie.

Se ho richiamato con larghezza ch'è potuta parere eccessiva alcuni concetti informatori della Giunta del bilancio, l'ho fatto per trarre conforto a quella specie di pudore regionale che tante volte si risolve in un vero orrido letto procusto, con questo di peggio, che al torturato muore nella strozza quell'invocazione di ausilio ch'è pure una forma d'illusione e di speranza, quando non sia un mezzo di aiutare la propria capacità di resistenza al dolore.

È, dunque, nell'istessa finalità suprema dello Stato che si dia ai lavori pubblici in Calabria la più vasta attuazione possibile. Dirò, anzi, di più: ch'è per la dignità e il prestigio stesso dello Stato italiano che certe inesecuzioni sistematiche di leggi ne' rapporti della Calabria debbano cessare.

Dal '60 in poi non si contano le leggi relative ad opere pubbliche calabresi rimaste del tutto o in parte ineseguite. E basterebbe per tutte ricordare quella linea ferrata Cosenza-Nocera, che la legge del 1879 stabiliva come prolungamento necessario della linea interna strategica del Regno, e il cui abbandono dopo pochi chilometri costruiti fece dire ai competenti che si fosse consumato un vero delitto militare: giacchè questa linea, oltre lo scopo di affrettare il ritmo della civiltà e della ricchezza in tutta una nobile regione, aveva quello militare importantissimo di essere, in

tempo di guerra, al sicuro di ogni offesa proveniente dal mare.

Dopo un trentennio di attesa sconsolata, dalle radici essiccate della grande opera morta sul nascere sono germinate due opere di ripiego: la Pietrafitta-Rogliano-Catanzaro a scartamento ridotto e la Cosenza-Paola, che tanti fastidi ha dato, di questi giorni, all'onorevole ministro e all'ottimo amico onorevole Visocchi, i quali, come ascoltano me con squisita benevolenza in quest'ora, hanno dovuto — per fortuna loro in più brevi discorsi amicali — ascoltare insieme a me tanti altri colleghi carissimi, e fare tante promesse, che ci auguriamo siano mantenute...

*VISOCCHI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.* Saranno mantenute.

*SERRA. Utinam!* Perchè la Cosenza-Paola è, purtroppo, sotto il nefasto impero delle frane, che spostano i ponti e dànno esasperazioni indicibili all'animo provinciale.

Come il sollecito esercizio della Cosenza-Paola, raccomando ancora una volta all'onorevole ministro che affretti l'armamento e la messa in azione di quei tratti della Pietrafitta-Catanzaro che sono già pronti.

E giacchè siamo a parlare di casi tipici di promesse inadempinte, anche se dipendenti da leggi, relativamente a quelle vie ferrate, che Giustino Fortunato chiamò « tramite di progresso ben più efficace dell'alfabeto obbligatorio », e Camillo di Cavour, con profondo umorismo, definì « la cura di ferro che sola potrà redimerci dalla lunga eredità di sofferenze ineffabili », giacchè siamo su questo tema, mi piace di ricordare un aneddoto parlamentare del collega onorevole Lucifer.

Nella tornata della Camera dell'11 dicembre 1906 si discuteva il bilancio dei lavori pubblici, e l'onorevole Lucifer raccomandava calorosamente al ministro del tempo, il rimpianto Emanuele Gianturco, l'esecuzione della ferrovia silana.

L'onorevole Gianturco rispondeva che il progetto della silana, approvato già in linea tecnica dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, doveva passare per il secondo esame, quello decisivo, e che, ultimate le pratiche necessarie, avrebbe concesso all'industria privata la costruzione della linea. E soggiungeva, quasi con aria di rampogna per le insistenti raccomandazioni:

« Ma non comprendete che se noi per

questo scorciò di anno non troveremo l'impresa privata che assuma i lavori, nel 1907 certamente provvederemo noi direttamente, perchè si tratta di un obbligo imperioso che ci viene da una legge, che sarà puntualmente eseguita? »

Ahimè! Quanti altri anni ancora i progetti giaceranno in qualche angolo morto di archivio, e quale tromba apocalittica aspetteranno per risvegliarsi? ! (*Ilarità*).

*CIUFFELLI, ministro dei lavori pubblici.* È stato fatto un altro piano.

*SERRA.* Meglio era restare al pianterreno, purchè si fosse eseguito! (*Ilarità*).

E venne poi la legge sulle Calabrie del 1906; ma i vecchi deplorati sistemi non mutarono gran fatto.

Purtroppo (è bene rilevarlo subito) la legge in parola, anche a guardarla superficialmente, presenta quei difetti, quelle omissioni, quelle imprecisioni e — diciamolo pure — quelle furberie, che sono volte a preparare l'inganno, quando è trascorso l'attimo dello slancio sentimentale per le sciagure presenti.

La prima furberia è il frazionamento dei 119 milioni primamente assegnati per i lavori (tutti terribilmente urgenti!) nel troppo lungo periodo di 18 anni. E peggio va la cosa, quando si consideri la progressione de' 18 stanziamenti, che vanno da un milione nel primo anno, e poco più nei successivi, fino a circa 10 milioni per ciascuno degli ultimi tre anni. Tanto, si sarebbe dimenticata per via!

Con altri criteri doveva farsi la distribuzione, almeno dopo i primi due o tre anni, che potevano, per le necessarie preparazioni tecnico-burocratiche, dar poca mole di lavoro.

E sono dolentissimo, signor ministro, di constatare che il disegno di legge presentato alla Camera il 18 febbraio scorso (e per il quale ha già redatto la relazione l'onorevole collega Ancona) per l'aumento di 7 milioni e mezzo sugli stanziamenti, che vanno dal 1914-1915 al 1917-1918, seguia i medesimi criteri lamentati: giacchè dal primo stanziamento in lire 500,000 va al secondo di un milione e mezzo; ed è soltanto ne' due ultimi anni che possono spendersi 5 milioni e mezzo, con i quali, invece, dovrebbe cominciarsi; tanto più, come ho avanti rilevato, che progetti in via di esecuzione ed opere in corso o sospese ce n'è per qualche dozzina di milioni. Ma di questa legge ne ripareremo al momento non lontano in cui sarà discussa dal Parlamento.

A prescindere da inconvenienti e traseuranne che si riferiscono più specialmente all'agricoltura e al traffico (e delle quali ci occuperemo, a suo tempo, discutendo sul bilancio di agricoltura), si collocano subito come vedette in posti avanzati, dopo le vie ferrate, le comunicazioni per vie rotabili, anch'esse nervi vitali di moto di ogni organismo sociale.

Le successive leggi sulle Calabrie hanno destinato circa metà dello ammontare dei fondi concessi per le opere pubbliche a questo squallido problema delle strade, in Calabria mancanti quasi del tutto.

Già con la prima legge del 1906 furono concessi 37 milioni e mezzo circa per completare le strade provinciali, sovvenute e contemplate in leggi che vanno dal 1869 al 1881; 10 milioni per completare e sistemare strade comunali obbligatorie iniziate sotto l'impero della legge 10 agosto 1868; tre milioni e mezzo circa per costruire ed allacciare all'esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolate; sei milioni e mezzo circa per la costruzione delle strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie. E tali fondi, come dissi, vennero, successivamente, aumentati.

Orbene, le strade provinciali sono (specie in provincia di Cosenza e di Catanzaro) in gran parte ancora da costruire, o si sono costruiti soltanto i tratti più brevi e meno costosi, frustrando così lo scopo per cui la strada era stata deliberata.

Per fare un esempio, la strada Cosenza-Cerisano-Stazione ferroviaria di Fiumefreddo Bruzio, importante arteria stradale, destinata, in mancanza di via ferrata, a congiungere il mar Tirreno col cuore montuoso dell'interno della Calabria, si è costruita nei due brevi tratti Cosenza-Cerisano e Fiumefreddo-Stazione, tralasciandosi il tratto centrale di 26 chilometri, Cerisano-Fiumefreddo !

Delle strade comunali obbligatorie, iniziate ed abbandonate da oltre un trentennio, non se n'è ultimata quasi alcuna. Ce n'è di quelle, come la Lattarico-Valle Crati, abbandonata da più che venti anni, quando era quasi per compiersi, e perduta completamente per difetto di manutenzione. E dire che si tratta di comuni popolati, che da tanti anni aspettano invano un doveroso beneficio, che dia loro un mezzo di civile comunicazione. Ce n'è, come la Malvito-Mottafallone, iniziata e poi abbandonata dopo che si erano eseguiti anche due ponti ed altre opere d'arte. I ponti sono caduti,

i manufatti scomparsi; e poichè le promesse di esecuzioni già deliberate di lavoro non si sono mantenute, la popolazione di quei comuni si è levata in tumulto, e il Ministero dell'interno deve conoscerne qualche cosa. E gli esempi potrebbero moltiplicarsi. O non si è fatto nulla, o si è sospeso il lavoro, quando si rendeva più necessario: come per la strada Carolei-Mendicino, che ha potuto slanciarsi con relativa celerità dai due punti estremi; e i due tronchi correre per confondersi in perenne amplesso; e sostare a guardarsi tristemente da anni ed anni dalle due prode di un torrente, che un ponte, importante una modestissima spesa, avrebbe dovuto cavalcare.

Tutto ciò è tanto più deplorevole in quanto contraddice a quel criterio di « concentrazione di sforzi per un sicuro effetto utile », criterio per il quale si dovrebbero completare i tratti intermedi e i residui di strade già costruite, evitando l'errore di cominciar molte opere senza finirne nessuna.

La cosa assume espressione veramente drammatica, quando si considera dall'angolo visuale delle strade che dovrebbero congiungere frazioni di comuni col capoluogo, distante, molte volte, dai cinque ai dieci chilometri. Le diverse frazioni del comune di Montalto (per stare ad esempi della mia provincia), le frazioni Moretti, Covelli e Savaglia del comune di Marano Principato, la frazione di Santa Maria delle Grotte del comune di San Martino di Finita, la frazione Sartano del comune di Torano Castello, sono; per un certo rispetto, in peggiori condizioni di villaggi africani nel periodo delle pioggie. Per i pochi chilometri di strade non eseguite cittadini e contribuenti italiani debbono privarsi di ogni umano contatto con la vita civile; fare a meno del medico per i malati; rinunciare al conforto di notizie sui cari lontani; e molte volte è storia vera che pare inverosimile! — tenere nelle case o nei tuguri i poveri morti per tre o quattro giorni, se la pioggia o la tormenta imperversano e i sentieri impraticabili, non rendono possibile il trasporto dei cadaveri nell'unico camposanto del capoluogo. (*Commenti*).

Nè si tratta di esagerazioni appassionate. Quel gagliardo ingegno ch'è l'amico onorevole Ruini nella sua relazione sulle opere pubbliche in Calabria, a proposito di questo doloroso argomento delle strade — oh, come a lui cognito per l'alto ufficio che occupava! — prorompe in queste parole altamente ed umanamente significative: « Vi

sono bisogni elementari di vita civile, che è indispensabile soddisfare, anche se vengano a costar molto; e non si possono sempre applicare le norme rigide di spese e profitti. Come si deve dare a qualunque costo la scuola, si deve dar la strada a comuni e frazioni che non l'hanno, e sono lontani molte ore di mulo dalla prima rotabile; e restano d'inverno senza posta, senza medico, senza sale. Si tratta (non è rettorica) di rendere quegli abitanti, che son soggetti ai pesi pubblici, cittadini d'Italia ». E l'onorevole Ancona nella sua forte e suggestiva relazione ha anche lui parole di caldo incitamento a celere esecuzione di questi lavori stradali; e dopo avere accennato ai non pingui aumenti sui capitoli del bilancio che li contemplano, conchiude che « è alto dovere civile e patriottico aiutare i comuni a toglierli dall'isolamento che ne impedisce o ne ritarda ogni progresso civile ».

Ed io aggiungo che è pure, e specialmente, quistione di probità e di dignità dello Stato mantenere impegni assunti con le sue leggi. Con l'articolo 32 della legge 1906 si stabilì che le strade dovessero farsi a cura dello Stato. In altri termini lo Stato si sostituì alle provincie e ai comuni anche per la quota parte dei loro obblighi e disse: io fo a meno del vostro contributo; sento che una necessità suprema impone l'esecuzione celere dell'opera per un vantaggio insieme nazionale e regionale, e faccio tutto da me. Questa inoppugnabile *ratio legis* imponeva allo Stato il dovere strettissimo di spiegare ogni buon volere, ogni energia, perchè queste opere si compissero; ma purtroppo non ne ha compiuta nessuna, o qualcuna appena ne ha cominciata. Che si cominci a fare qualche cosa! Che ci si aiuti, sia pure indirettamente. Ed ecco come.

Nell'impegno di maggiori stanziamenti stabiliti dal progetto dell'ultimo febbraio si tenga particolar conto di questo angustiante problema stradale. E per connessione mi consenta, onorevole ministro, di rinnovarle in questo momento le più ferme raccomandazioni relativamente ai molti richiesti dalla mia provincia e dai comuni dipendenti, sui cento milioni del decreto 22 settembre 1914, mutui per lavori veramente necessari e urgenti e mercè i quali potrà offrirsi un parziale rimedio ad un malanno recentissimo. Perocchè, quando nel settembre ultimo si concessero 39 milioni ad altre province per la disoccupazione, le provincie calabresi poco o nulla furono

considerate, mancando, a quel tempo, un vero e imponente fatto di disoccupazione. Ma il ritorno in massa dei nostri emigranti transoceanici ed il cresciuto disagio in ogni ordine di attività ed in ogni ceto di cittadini, purtroppo hanno determinato una impressionante disoccupazione.

Politica del lavoro bisogna fare, come diceva pochi giorni fa l'onorevole Bignami, politica per la quale il Governo obbedisca a necessità vere e consenta lavori richiesti da urgenza squallida di braccia inerti per mancanza di occupazioni, e non da quel malizioso bacillo della disoccupazione che ha un suo proprio terreno di abituale coltura.

A proposito di tante domande di molti inoltrate dalle provincie e dai comuni calabresi sui cento milioni concessi, lasciate, onorevoli colleghi, che io effonda libero il senso del più vivo compiacimento. È un potente quanto nuovissimo ansito di elevazione. Esso prova che lo spirito pubblico è profondamente mutato; che la coscienza individuale come quella collettiva, hanno acquistato una più squisita sensibilità, e si è avuta cura diligente di chiedere molto e a tempo, quando, altre volte, benefici non lievi sono stati perduti per mancanza di necessario adempimento.

I lavori pubblici in Italia possono dirsi raggruppati nelle due branche fondamentali delle « comunicazioni » ed « acque ».

In coerenza la legge sulle Calabrie provvede ad entrambi gli ordini di lavoro.

Abbiamo percorso, come abbiamo saputo e potuto, il campo delle comunicazioni e dobbiamo dire, più rapidamente, qualche cosa del regime delle acque. Ci parrebbe però omissione ingrata non spendere una parola su quel mezzo di comunicazione efficacissimo costituito dall'automobilismo sovvenzionato come servizio pubblico.

Il buon Tanucci, quando l'automobile era ancora nel regno delle chimere, diceva: « è indispensabile che la ruota arrivi a tutti i paesi ». Tanto meglio, ora, se può essere la ruota di automobile. E sotto questo punto di vista diventa tanto più incalzante la risoluzione del problema delle vie rotabili in Calabria, perchè trovano colà la migliore esplicazione gl'impianti automobilistici pubblici.

E se l'Italia occupa il primo posto in Europa per i servizi pubblici di automobilismo nei loro sovvenzionati collegamenti, bisogna darne lode ai ministri che si sono avvicendati, dal Gianturco al Sacchi e al-

l'onorevole Ciuffelli. È la conformazione montuosa dell'Italia e la relativa scarsità di vie ferrate che hanno favorito l'automobilismo, diciamo così di Stato. E non è dubbio che da esso sieno derivati grandi vantaggi all'economia industriale e commerciale del paese. Lo Stato, perciò, non deve troppo esitare e lesinare sulle eventuali nuove concessioni.

E diciamo brevissimamente delle sistemazioni idrauliche e forestali, che fanno una cosa sola con le tristi sorelle calabresi « bonifiche » e « frane ».

Anche a questi altri malanni secolari della Calabria ha voluto provvedere la legge del 1906 e le successive; ma, ahime! questo problema, ancora più pauroso di quello delle comunicazioni, secondo la espressione dell'onorevole Ruini, « rappresenta, purtroppo, nonostante l'opera preparatrice, una pagina bianca nell'attuazione delle leggi calabresi ».

Siamo in conspetto della cosiddetta politica di acque e boschi, che ha trovato una tanto bella ed ampia illustrazione in quel ponderoso lavoro, che è la relazione d'inchiesta pei contadini del Mezzogiorno. Si tratta, come si esprime l'onorevole Ancona, di uno dei problemi fondamentali della economia nazionale, e i lavori in tal caso rappresentano un vero fattore di trasformazione persino nell'ambiente storico di una regione torrentizia e montuosa come la Calabria.

La visione approssimativa di quel che potrà essere l'avvenire della Calabria sotto lo stimolo delle sue energie col concorso dello Stato, mercè una generosa politica di acque, è data a noi dalla ormai bene avviata risoluzione del problema dei laghi Silani, i quali segneranno l'inizio della grande vita industriale della Calabria, ed affretteranno, con tante altre belle ed utili cose, anche l'attuazione delle ferrovie silane.

Ormai la concessione dei lavori è avvenuta; e il Governo ha il dovere di sgombrare il cammino dell'opera grandiosa da ogni ostacolo. Non è soltanto questione calabrese, questa della trasformazione dell'energia elettrica dei corsi di acque abbondanti e perenni della grande selva Bruzia; ma è questione nazionale. Dove la necessità del carbone è quasi tanto importante — diceva l'onorevole Bignami — quanto quella del pane, sostituire al carbone nero che ci costa tanti milioni, il carbone bianco, secondo la felice espressione

del Bergés, significa spostare le basi della produzione d'Italia, dare ad essa nuove decisive energie.

E frattanto sarà la prima manifestazione, direi, occasionale di sistemazione forestale che noi vedremo col corso regolato dei fiumi silani e col loro comporsi lento e tranquillo in laghi, dai quali si staccheranno dopo di aver consegnato all'uomo la forza prodigiosa racchiusa nel loro liquido elemento, forza che sarà trasportata, docile e benefica, nei siti più lontani, grazie alle geniali applicazioni elettrotecniche di Pacinotti e Ferraris, continuatori nel tempo di quest'altro primato glorioso d'Italia, che ci conduce da Alessandro Volta a Guglielmo Marconi. (*Benissimo!*)

Riprendendo le osservazioni generali in questo vasto inesplorato campo dei lavori pubblici in Calabria, noi vediamo che innanzi tutto occorre coordinare e armonizzare l'ardua impresa fra le diverse amministrazioni di Stato che debbono provvedere a così vitali interessi, e specialmente quelle dei lavori pubblici e dell'agricoltura.

Occorre tutta una speciale organizzazione tecnica per queste indispensabili ed urgenti opere in Calabria. E senza discepire sull'opportunità di un magistrato *ad hoc* come nel Veneto, senza diffonderei sulle particolari semplificazioni che potrebbero avvenire nella preparazione amministrativa e tecnica del lavoro, e sugli energici interventi, magari con sanzioni economiche gravi agli indolenti nella costituzione dei Consorzi necessari per le bonifiche, dirò solo che avrà bene meritato dalla Calabria e dalla nazione quel Governo che avrà dato opera veramente alacre e fattiva per la più pronta risoluzione di così vitali problemi.

Frattanto, a sollievo delle urgenze più incalzanti della regione, qualche cosa bisogna fare sollecitamente. Mentre lo Stato d'Italia, in cinquant'anni di politica idraulica nazionale, ha speso circa 700 milioni per opere idrauliche di prima e seconda categoria (che sono arginature nelle valli, e riflettono quasi tutte l'Italia settentrionale) per opere di terza categoria non ha speso che sei milioni, e di questi solo la decima parte concerneva la montagna, e di questa decima parte solo una quota irrigoria per la desolata Calabria.

La legge del 1906, completata da quella del 1911, si inspirò al concetto dei prosciugamenti vallivi in connessione con le opere a monte. Mentre si attende l'elabo-

razione di un piano efficace, è doveroso accorrere con maggiore fervore d'iniziativa e con larghezza di procedimenti dove il caso particolare si impone.

E qui viene in taglio e culmina la spaventosa questione delle «frane» prodotte dal non disciplinato regime delle acque, frane che, mentre possono travolgere due ponti insieme a 300 metri di linea ferroviaria intermedia, come di questi giorni è avvenuto fra Tito e Picerno sulla linea Potenza-Napoli, sospendendosi o rallentandosi la circolazione della vita commerciale e industriale di una regione, allo stesso modo possono offrirci altri motivi di tristezza infinita.

Ci sono in Calabria paesi come San Lorenzo Bellizzi, che dalle frane sono logorati e distrutti giorno per giorno; e mentre qualche cittadino insieme con le rappresentanze comunali si aggrappa alla speranza di seri e completi aiuti con la disperazione che è propria delle lotte contro le collere cieche della natura, ostacoli burocratici, lentezze di interventi, restrizione di assensi prolungano all'infinito questa tragica agonia.

E lo stesso, per quanto in misura più ridotta, può dirsi di comuni come San Martino di Finita, Marano Marchesato, San Fili nella frazione di Bucita, San Vincenzo la Costa nella frazione San Sisto, ecc.

A proposito di quest'ultimo paese c'è da fare un rilievo tutto grondante umorismo triste, ricordando che fu aggiunto con altri comuni dalla legge del luglio 1908 all'elenco degli abitati minacciati da frane, a favore dei quali era autorizzata la maggiore spesa di due milioni e centomila lire, in aumento alla somma di 3,465,000 lire concessa dalla legge 25 giugno 1906.

Niente, invece, si è speso per i paesi nominati. E quelli che vennero aggiunti due anni dopo, stanno a considerare ancora perché una legge del Regno d'Italia si sia preso il fastidio di occuparsi di essi.

Un'altra osservazione, che assume forma di raccomandazione per ragioni speciali, concerne la necessità di allontanarsi, qualche volta, dal principio regolatore di sistemare il monte prima della pianura. Vi sono talora ragioni di interesse pubblico, per le quali bisogna derogare alle norme generali; e come si è fatto con profitto per diversi tratti di fiumi e torrenti nelle tre provincie calabresi (il Crati a Cosenza, l'Esaro, ecc.), così dovrebbe farsi per altre zone fluviali e torrentizie egualmente vicine ad importanti centri abitati, quali Rossano, Corigliano, ed altri.

Per opere del genere di queste accenate occorre una particolare speditezza, una pronta e volonterosa azione sia dal punto di vista tecnico che da quello amministrativo.

E ricordando che giorni sono l'onorevole Giampietro, rincalzando in un punto il discorso dell'onorevole Bignami, affermava energicamente come gli uffici tecnici del Genio civile, specie nella sezione idraulica, offrissero insufficienze allarmanti, io aggiungo la mia voce a quella dei valorosi colleghi, affinchè gli uffici del Genio civile siano provveduti del personale nuovo e capace, e quindi vivificati, disciplinati e possibilmente, specie quelli calabresi, messi in particolare immediata dipendenza con la direzione dei servizi speciali.

Soccorrono, a questo punto, due suggerimenti dell'onorevole Bruno Chimirri, che tanta sapienza di concetti, tanta squisita praticità, tanto fervore d'opera ha portato alla legislazione speciale della Calabria.

Preoccupato anche lui della difficoltà diaversi uffici del Genio civile rispondenti al fabbisogno e all'urgenza dei lavori in Calabria, propone che si ricorra, dove gli uffici siano sguerniti, a ingegneri privati. Ed io soggiungo che questa rispettabile categoria di professionisti, di recente, ha dato buona prova in tutte le provincie calabresi, allestendo i progetti occorrenti per le richieste dei mutui sui cento milioni del decreto 22 settembre ultimo.

Altro autorevole suggerimento, che io divido pienamente, dell'onorevole Chimirri è relativo alla necessità di limitare, almeno in parte, le conseguenze dei difetti del sistema degli appalti nella nostra legislazione, sviluppando maggiormente gli altri due sistemi di esecuzione delle opere, che sono la concessione e l'economia.

In fatto di sistemazione idraulica e forestale, di bonifiche e di frane siamo appena ai primi principi; ed ecco perchè non m'è parso superfluo ed inopportuno conchiudere con qualche suggerimento, che ha la garanzia di nomi che bene meritano del Parlamento e del paese.

Antonio Salandra, in fine del suo studio su « La progressione dei bilanci negli Stati » nota con profondo pensiero che l'ideale della coltura, della ricchezza, della potenza della patria ci si rivela imponente attraverso le cifre dei bilanci: giacchè in esse questo grande ideale non sta come fantasma inefficace di calda immaginazione, ma si determina saldo e operoso come espres-

sione insieme d'intelletto e di volontà. Faciamo che le cifre del bilancio destinate concretamente ed improrogabilmente alla Calabria portino nella loro maggiore elevazione l'impronta di quello stesso intelletto e di quella stessa volontà del paese, onde promanò la legislazione speciale.

La Calabria, che penava già per tanti disagi antichi, fu messa in prima linea dal terribile fato tellurico che in quest'ultimo decennio ha crudelmente provato tanta parte d'Italia. Sollecitandone la redenzione, noi avremo nobilmente cooperato all'ideale di un'Italia veramente saldata in possente unità territoriale e morale, di un'Italia che trova nelle energie indistruttibili delle sue stirpi una sempiterna virtù di rinascita. (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Zegretti.

ZEGRETTI. Onorevoli colleghi! Anche a nome di colleghi di questa regione laziale, io debbo richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra taluni problemi di ordine generale, che in modo speciale interessano le nostre popolazioni rurali.

Ma, prima di ogni altra cosa; prima di entrare in argomento, mi permetta l'onorevole ministro di porgere a lui una viva raccomandazione, che rispecchia la penosa attesa di tanti comuni del Lazio, i quali, non essendo stati compresi negli elenchi dei comuni danneggiati dal terremoto del 13 gennaio, pur avendo danni, se non molto estesi, certo notevoli, chiedono quale sarà il trattamento di soccorso che dal Governo verrà portato alla loro sventura.

Io non intendo di far critiche, onorevole ministro, agli uffici dell'Amministrazione centrale che prepararono il materiale per la compilazione di quegli elenchi. Anzi per i rapporti che ebbi con quegli uffici, nella mia qualità di deputato di una delle regioni colpite dal disastro, posso affermare come da parte loro si sia posta ogni attenzione, ogni cura, grande abnegazione nell'adempimento di quel gravoso e delicato lavoro. Ma chiedo a lei, onorevole ministro, una parola di assicurazione per quei comuni che hanno non pochi edifici pubblici e privati danneggiati. E la chiedo anche per tante sventure ignorate, per tanti poveri abitatori delle campagne, i quali si ricoverano ancora nelle modeste casette danneggiate, senza sapere se loro sovrasti un pericolo nella vita loro e delle famiglie.

Se la causale del danno è unica, giustizia vuole che tutti i danni siano considerati e soccorsi.

E dopo il terremoto, onorevole ministro, mi si consenta una parola su quell'altra forma di sventura che si sta abbattendo in parecchie regioni d'Italia, quella delle frane.

Io porto qui l'impressione, onorevole ministro, di una frana che si è manifestata nella storica città di Anagni, che minaccia di travolgere una parte di quell'abitato, che in parte fu già danneggiato con la perdita di manufatti, di edifici e di mura preromane, che tanto premeva di conservare al culto degli studiosi e delle patrie memorie.

Io credo che non sia sufficiente a fronteggiare questa nuova sventura; la legge del 1904, che pone a carico dei comuni una parte non indifferente di spesa per riparazioni a danni così importanti. Sarebbe opportuno, onorevole ministro, che ella studiasse anche questo problema; e proponesse alla Camera qualche provvedimento in sollievo di quei comuni stremati e depressi. Giacchè sarebbe impossibile ora nello stato in cui si trovano per la disoccupazione e per la affliggente miseria, per i disastri loro toccati e per l'arresto di ogni attività in dipendenza della crisi generale che travaglia il paese, non sarebbe possibile, dicevo, di mettere a carico loro qualsiasi spesa, senza esporli a sicuro fallimento.

La Camera italiana ha tradizioni troppo nobili perchè io possa dubitare che neghi il suo soccorso alla sventura, in qualsiasi forma essa si manifesti.

E giacchè ho accennato alla disoccupazione, mi permetta l'onorevole ministro di richiamare la sua attenzione anche sopra questo problema, che incombe nella provincia romana come nelle regioni estreme di confine, siccome ci hanno detto oggi gli onorevoli Falcioni e Materi e ieri l'onorevole Ciriani ed altri.

Nella provincia romana si avvertono grande disagio e grande miseria, onorevole ministro, come sono avvertiti, e ciascuno di noi lo deve sapere, nella capitale, ove va prendendo di nuovo vigore quella brutta piaga che è l'accattonaggio.

Nella provincia di Roma sono centinaia, e forse migliaia, i disoccupati i quali, tornando dall'America in cerca di lavoro in patria, non trovano che la prospettiva allarmante della disoccupazione.

È per ciò, onorevole ministro, che, leggendo un allegato del bilancio, in quella parte che riguarda linee e tronchi di ferrovie per cui basta un solo atto di Governo per disporre la costruzione, la mia attenzione s'è specialmente fermata sulla linea di circonvallazione che Roma tanto attende con l'allacciamento fra le stazioni di San Pietro e del Portonaccio.

Io so quanto ella, onorevole ministro, sia stato provvido e sollecito nel dare impulso alle opere pubbliche della capitale, non solo pei doveri che ogni Governo deve sentire verso Roma, il cui nome riassume la più alta e nobile espressione d'italianità, ma anche perchè è qui che convengono da tutte le parti d'Italia energie in cerca di lavoro, con la stessa fede che si ha quando si va in luogo in cui si crede possibile appianare ogni difficoltà e specialmente facile di risolvere il problema dell'esistenza.

E, giacchè sono ad invocare lavori, mi permetto di ricordarle un modesto piano di lavori stradali, compiuto dall'Amministrazione provinciale di Roma, studiato da quel Corpo tecnico e pendente innanzi al suo Ministero, per le debite approvazioni. Sarebbe opportuno che fossero sollecitati quei lavori i quali furono sapientemente ripartiti in modo che tutte le regioni di questa provincia se ne avvantaggeranno.

Voglia tener conto anche di questo modestissimo bisogno e sollecitare l'approvazione dei progetti sì, che si possa metter mano al più presto ai lavori. E voglia ricordare, onorevole ministro, che il bisogno di lavoro non è sentito soltanto alla periferia ma nel cuore d'Italia, nella sua gloriosa capitale, che ha doveri eccezionali e superiori da compiere.

Ed ora vengo a quei problemi che ho enunciato, il primo dei quali riguarda lo stato di inferiorità in cui è lasciato il Lazio, in fatto di comunicazioni. La maggior parte dei paesi nostri non ha una ferrovia, non una tramvia, nè una linea automobilistica; questo è un doloroso stato di cose che ognuno di noi può avere osservato, solo che abbia percorso l'unica linea di Stato, Roma-Napoli, dal nord al sud, ed abbia spinto lo sguardo verso le fiancheggianti catene di monti sulle quali vivono popolazioni laboriose, in istato quasi di abbandono. Ma anche per quei paesi, il cui nome figura in un orario ferroviario, è rarissimo il caso che una stazione tocchi l'abitato; per modo che il viaggio in ferrovia costituisce sempre la minor parte, per dispendio

di denaro e di tempo. E, quando si voglia andare in quei paesi laziali, la stazione non istà là a segnare il punto d'arrivo (onorevole ministro, ella deve saperlo); ma sta ad indicare il punto di partenza per un viaggio d'altra specie, con mezzi antiquati che sono proprio in contrasto vivo e stridente con ogni pur modesta aspirazione. Ma non è del solo disagio dei viaggiatori che oggi intendo occuparmi; devo anche trattare di un altro inconveniente, grave anch'esso, perchè impedisce ogni movimento commerciale e pur qualche iniziativa industriale.

I prodotti del suolo, i quali potrebbero affluire facilmente sul mercato di Roma e rendere meno aspre le condizioni annonarie della capitale, meno sensibile il disagio che ogni classe di cittadini risente pel caroviveri, quei prodotti, specialmente della parte meridionale della provincia, nota per densità di popolazione e feracità di territorio, sono costretti o a rinserrarsi in sè stessi o ad affrontare alee che turbano ogni onesta iniziativa.

La riprova di quanto vengo affermando sta nel fatto — forse da molti osservato — che i pochi prodotti, che affluiscono a Roma, vi sono ancora portati su antichi carretti, mantenuti in vita dalle antiche tradizioni locali, appunto perchè si preferisce questo mezzo lento e antiquato al disagio di portare le derrate fino alle lontane stazioni.

Ma il problema ferroviario, quand'anche venisse il giorno, in cui un Governo volesse e potesse far opera di perequazione a favore della regione laziale, debbo riconoscerlo, non potrebbe forse risolvere tutte le difficoltà attuali. Vi sono paesi, inerpicati su altissimi monti, nei quali, è difficile, se non impossibile, far penetrare la via ferrata. Ed è perciò, onorevole ministro, che io, consapevole di queste complesse difficoltà, invoco per quelle popolazioni una provvida ed oculata intensificazione dei servizi automobilistici.

Il servizio automobilistico in Italia, lo dice anche il valente relatore onorevole Aneona, che nessun problema ha trascurato nella sua magnifica ed esaurente relazione, ha preso tale sviluppo, da essere considerato come un propulsore fecondo nella vita economica del nostro paese. Si deve alla legge del 1908 il magnifico sviluppo delle reti automobilistiche, a quella legge, che portava il sussidio chilometrico da 4 ad 800 lire, così che si hanno oggi linee automobilistiche per un complesso di 15,800 chilo-

metri. Io non voglio fare raffronti, onorevole ministro, tra circolo e circolo, fra regione e regione, prima di tutto perchè i raffronti non mi piacciono...

**CIUFFELLI**, *ministro dei lavori pubblici.* E qualche volta sono pericolosi.

**ZEGRETTI.** In questo caso no, onorevole ministro! Dunque non voglio fare raffronti anche per la ragione che taluni circoli figurano poveri dilinee automobilistiche, mentre sono ricchissimi di ferrovie e di tramvie e il raffronto sarebbe fallace.

Basterà infatti citare la Lombardia, la quale pel magnifico sviluppo delle sue industrie merita ogni riguardo ed anche, se è possibile, una maggiore intensificazione della sua grande rete ferroviaria. Ma qual criterio ci formeremo se tenessimo conto delle linee automobilistiche, concesse al circolo di Lombardia, quando la Lombardia, oltre le ferrovie, ha 64 linee tramvarie esercitate dall'industria privata?

Mi limito dunque a considerare le linee concesse al circolo ferroviario di Roma. Ne figurano 22, ma 4 debbono detrarsi perchè sono in servizio della maremma toscana; quindi 18 linee per 650 o 700 chilometri al massimo di sviluppo; linee che per chiunque conosca, anche superficialmente, il Lazio sono assolutamente insufficienti. Il circondario di Velletri non ne ha nessuna e il circondario di Frosinone ne ha soltanto due. Attendiamo da tanti mesi, per non dire anni, qualche linea automobilistica, che congiunga quei due paesi dimenticati della valle dell'Aniene, quella magnifica e pittoresca vallata, che pochi conoscono ed apprezzano; ma trascorrono, come dicevo, mesi ed anni e i poveri assuntori restano in servizio provvisorio senza sussidio; impiegando capitale e opera personale e lavorando in pura perdita.

Ella, onorevole ministro, deve considerare che la provincia di Roma ha 3,000 chilometri di strade provinciali, che non è possibile coprire con 600 chilometri di linee automobilistiche, oltre le strade consortili e comunali.

Si dimostra quindi inadeguato e insufficiente il fondo assegnato in bilancio al servizio automobilistico, specialmente nella parte che viene fatta alla regione laziale.

L'onorevole ministro Ciuffelli che ebbe una visione così precisa dei problemi urgenti del suo Dicastero, fu sollecito a proporre un aumento del fondo con la legge di consolidamento della spesa straordinaria del bilancio dei lavori pubblici.

Ma anche quel fondo così aumentato, onorevole ministro, si dimostra insufficiente; quindi sarei a pregarla vivamente, giacchè questa è la maggiore aspirazione dei nostri paesi, che sanno di non potere aver per ora una linea ferroviaria o tramviaria, sarei proprio a pregarla di considerare con occhio benevolo la condizione di questa nostra regione bisognosa di risveglio economico, bisognosa finalmente delle cure del Governo.

L'onorevole ministro Sacchi, in un discorso con cui inaugurava una linea automobilistica nella provincia di Bologna, ed altri esperti, in un congresso di ingegneri tenutosi a Perugia, misero in luce tutta la necessità patriottica di affrontare questo problema, e suggerirono di non badare a spese di raddoppiare magari questo capitolo, e non sarebbe poi molto, onorevole ministro, perchè in fondo l'aumento si risolverebbe a beneficio dell'economia nazionale...

**CIUFFELLI**, *ministro dei lavori pubblici.* Tutte le opere pubbliche sono a beneficio dell'economia nazionale!

**ZEGRETTI.** Coll'intensificazione dei servizi automobilistici si risparmiano le linee ferroviarie, ed è una economia che farà lo Stato; lo dice il nostro relatore, lo dicono altri competenti. E poi, del resto, in Baviera, in Svizzera, dovunque è così.

Dunque quei competenti raccomandavano di dare impulso ad ogni forma di automobilismo in servizio pubblico e specialmente alle linee automobilistiche in servizio delle merci, di cui lamentavano il lento progredire.

Ed accennando alle cause della rilevata lentezza si riferivano alla difettosa manutenzione delle strade provinciali, che non consentirebbero il transito di grossi autocarri in servizio delle merci, ed accennavano, inoltre, alla mancanza di una organizzazione vera e propria pel servizio delle merci.

Orbene, se queste sono le sole cause per cui questo servizio soffre e langue, e non è sviluppato come l'economia nazionale richiederebbe, a me pare che l'onorevole ministro potrebbe giovarsi delle condizioni del momento per imporre alle provincie e ai comuni di mantenere le strade in condizione di viabilità per lo meno tollerabile. E dico « del momento » perchè cominciano ad affluire ora nelle casse provinciali e comunali i proventi di quella tassa di circolazione delle automobili, alla quale sono ammessi a partecipare.

Non ho avuto il tempo di fare delle ricerche per vedere quale gettito quella partecipazione porti a beneficio delle provincie e dei comuni, ma so, ad esempio, che per la provincia di Roma, nell'esercizio scorso, ha fruttato 102,000 lire.

Francamente, quando una provincia od un comune risentono un vantaggio così notevole per la circolazione delle vetture automobili, nel circuito delle loro strade, io mi sentirei forte di imporre il mantenimento delle strade stesse in condizione di perfetta transitabilità, anche per dare incremento a quel beneficio e a quella partecipazione, di cui quegli enti si vantaggiano.

Manca, si soggiunge, un'organizzazione vera e propria per i servizi automobilistici per le merci; ma ella, onorevole ministro, dove non è una organizzazione, sa crearla.

Prometta qualche premio, conceda sussidi adeguati e rimunerativi e vedrà che la organizzazione sorgerà come per incanto.

Un ultimo punto, su questo tema dell'automobilismo, debbo toccare, ed è il sistema che ha finora seguito il Ministero dei lavori pubblici nella concessione delle linee automobilistiche.

Mi duole il dirlo, ma è mancata finora la visione di un concetto organico, razionale nell'ammissione delle domande e nell'assegnazione dei sussidi, perdendosi di vista l'obbiettivo di allacciare il maggior numero di paesi, di servire la maggior somma di interessi.

Sono state sempre fatte concessioni frammentarie, staccate, senza un criterio che armonizzasse coll'interesse generale della regione. E sono stati creati dei monopoli che oggi sono d'impedimento alla espansione di questi servizi, la causa della mancata attuazione di linee in servizio di più comuni.

Ora a me parrebbe che il Ministero dovrrebbe procedere d'ufficio alla compilazione di un piano organico per ogni circondario, per ogni mandamento, e armonizzare con questo piano organico le future concessioni. E dovrebbe pure studiare una possibile semplificazione dell'involuta e difficile procedura sulle domande di concessione, che stanca i volonterosi e allontana le migliori iniziative.

Io spero che ella, onorevole ministro, voglia raccogliere queste modestissime mie osservazioni e farne oggetto di studio, e sia certo che farà cosa di cui tutti sapremo darle lode.

E ora poche parole su di un altro argomento pur esso degno di considerazione.

Questo argomento riguarda lo stato di assoluto abbandono in cui sono le strade vicinali. È un patrimonio prezioso che tutti dovremmo curare, perchè anch'esso è un grande propulsore e un prezioso presidio dell'economia nazionale.

In sostanza, si tratta, onorevole ministro, di curare la sistemazione giuridica di questo patrimonio nazionale. La legislazione attuale sulle strade vicinali si sostanzia in poche e monche disposizioni della legge sui lavori pubblici del 20 marzo 1865.

Io ho letto e studiato quella legge nella speranza di trovare qualche disposizione che riguardasse il modo di aumentare la viabilità vicinale, ma non ho riscontrato altro all'infuori della determinazione delle strade vicinali e di alcune norme di polizia e di manutenzione. La legge tace sul modo di costruire nuove strade, come se quel supremo interesse non riguardasse il nostro paese che è eminentemente agricolo.

E così, tra il disinteresse dello Stato, e l'abbandono dei comuni e dei privati, è andato perduto un patrimonio veramente importante e necessario.

Io so che sull'argomento gravissimo e difficile furono fatti molti studi, furono presentati disegni di legge, relazioni di autorevoli Commissioni.

Recentemente il ministro onorevole Sacchi nominò una Commissione autorevolissima, di cui era presidente il senatore Quarta, un insigne giurista, che ha già presentato all'onorevole ministro il frutto dei suoi studi, concretati in un disegno di legge.

Ella, onorevole ministro, voglia raccogliere quel materiale e dedicare un po' della sua multiforme attività anche a questo problema; e sia certo che legherà il suo nome ad una legislazione che farà onore all'Italia, se debbo così giudicare dall'interesse che hanno posto a questa legislazione paesi stranieri quali la Germania, la Francia, la Spagna, che concedono contribuzioni fino al settanta per cento, fra Stato e comuni, per aumentare il patrimonio delle vie vicinali, da loro chiamate agrarie e che giustamente considerano rivoli di ricchezza a profitto della economia nazionale.

Onorevole ministro, io finisco anche perchè l'ora è tarda, e non vorrei abusare della benevolenza della Camera, che vivamente ringrazio per la cortese attenzione con cui mi ha ascoltato.

Ho richiamato l'attenzione sua sopra due problemi d'ordine generale, ma specialmente importanti per la nostra regione laziale. Io non le chiedo promesse e affidamenti a breve scadenza. Nell'ora grave che volge io so che l'attenzione degli uomini che hanno la responsabilità della cosa pubblica, è e dev'essere rivolta ai più alti, ai supremi interessi della patria.

A me basterà che ella, onorevole ministro, per la tranquillità delle regioni che noi abbiamo l'onore di rappresentare, ci dia una parola di benevolenza e di buona disposizione, in modo che si sappia da quelle popolazioni che, anche per i segnalati problemi, verrà il giorno in cui saranno affrontati e benevolmente risolti.

E a me sia oggi consentito l'augurio che quel giorno non sia lontano, e soprattutto sia lieto per la fortuna e per i destini della patria! (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari, il quale ha presentato i seguenti ordini del giorno:

« La Camera invita il Governo a dar opera affinchè siano preparati gli studi per la linea ferroviaria interna Genova-Spezia, la cui urgente necessità di costruzione è ben lunghi dal farsi ancora attendere, nell'interesse della continuità e sicurezza del servizio ».

« La Camera invita il Governo a presentare provvedimenti legislativi per affidare alle provincie la manutenzione delle strade, rimaste fin qui a carico dei comuni insufficienti per mancanza di mezzi e di uffici tecnici competenti al disimpegno dell'incarico, con grave pregiudizio e sperpero del pubblico patrimonio ».

« La Camera invita il Governo a mantenere alla linea costruenda Genova-Milano le caratteristiche di *direttissima* che ne determinarono l'approvazione legislativa ».

Vorrei pregare gli onorevoli deputati, che in una determinata discussione presentano più ordini del giorno quando hanno più argomenti da esporre, di volerli raggruppare in un solo ordine del giorno. Mettano piuttosto dei numeri ai diversi paragrafi, magari fino al venti... tanto non si concluderà niente lo stesso. (*Vivailarità*).

Parli, onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, la ringrazio del suo opportuno consiglio, di

cui in seguito faremo tutti tesoro; ma del resto, sezionando gli argomenti in tanti ordini del giorno, la fatica maggiore è di noi, che dobbiamo corredarli di altrettante firme. Lo spazio più o meno sarebbe lo stesso! (*Si ride*).

Onorevoli colleghi, diligente se non competente lettore di tutte le relazioni dei disegni di legge che vengono al nostro esame, ho voluto colla dovuta cura disimpegnare il mio ufficio, anche relativamente alle due relazioni del bilancio oggi in discussione.

Do lode agli onorevoli relatori, di cui in gran parte condivido le opinioni; e mi permetto una brevissima osservazione su quella parte che riguarda il rapporto tra autorizzazioni e stanziamenti, sulla quale vengono alle stesse conclusioni tanto il relatore del bilancio 1914-15, quanto quello del 1915-16. Si legge infatti nella relazione del 1914-15: « La misura di questi stanziamenti considerati in se stessi è certamente lodevole, ma, poichè essi esprimono la rateazione nell'adempimento delle promesse fatte dallo Stato, mediante le autorizzazioni di legge, sorge la necessità di domandarsi se fra i due termini considerati sia un conveniente rapporto o se per avventura le opere autorizzate non rappresentino un tale carico, che di fronte ad esso, appaiono angusti i fondi annui del consolidamento ».

Orbene io devo dire appunto con una formula, che mi pare rispecchi le idee del relatore, tanto più che è confortata dalle cifre, che nessuno può disconoscere che il Ministero dei lavori pubblici non abbia sempre dimostrato una buona volontà.

Per dir la verità, in me non desta nessuna meraviglia o nessun senso di pena il vedere che gli stanziamenti non collimano cifra a cifra fra di loro, per modo che non ci sia alcuna differenza. Se pretendessimo, con un programma che si estende a parecchi esercizi, di fare un preventivo così esatto da pareggiare le partite, ci vorrebbero molti uffici di più di quelli che ci sono, ed anche in tal caso credo sarebbe difficile ottenerne lo scopo.

Non si può dire dunque che il Ministero dei lavori pubblici non abbia fatto qualche cosa negli anni passati. Ho voluto esaminare le passate esposizioni finanziarie, ed ho constatato quale cumulo non dico di milioni, ma di miliardi sia stato destinato alle varie opere eseguite. Anzi la relazione che precede la sua, onorevole Ancona, espone anche le cifre ascensionali che

hanno arricchito annualmente il bilancio dei lavori pubblici. Vuol dire dunque che il Ministero dei lavori pubblici non è soltanto lastricato di buone intenzioni, ma anche di buone opere!

Del resto la mia apprensione non deriva dal fatto che a volte non si possa adempiere il preventivo: il vizio è in un altro manico, (*Ilarità*). Dopo tutto, se le popolazioni dovranno aspettare qualche anno di più, aspireranno un altro poco (siamo nel tempo delle aspirazioni!) ma il tesoro non ci rimetterà niente!

Quello che invece mi spaventa è la sproporzione tra i preventivi e i consuntivi (ecco il manico a cui ho alluso or ora), sproporzione che porta tanto grave disturbo alle finanze dello Stato, poichè si ripercuote dolorosamente sul tesoro, che deve pagare. Questo è il pericolo! Poco male, ripeto, se dureranno le aspirazioni... vuol dire che ci sarà segno di vita!

CIUFFELLI, ministro dei lavori pubblici. Ci vuole un po' di pazienza!

CAVAGNARI. Io che vivo un po' nel passato, ho voluto risalire all'età in cui mi sono occupato modestamente di affari che riguardano l'amministrazione pubblica, ed ho voluto riesumare un documento riguardante un periodo in cui, con un crescendo veramente scandaloso e molto oneroso per lo Stato, noi abbiamo sperperato una quantità di milioni, per non aver fatto quello che era un obbligo di fare.

Permettete che io legga una pagina della relazione della Commissione d'inchiesta per le maggiori spese verificate, in confronto delle previste, nella costruzione di alcune linee ferroviarie (sono cose vecchie, ma che è meglio ogni tanto rinfrescare, tanto più che esse, seguendo la legge dei corsi e dei ricorsi, si ripetono) relazione che risale al 1894, quando era ministro dei lavori pubblici l'onorevole Saracco. Molte doglianze si erano allora elevate in questa assemblea appunto perchè accadevano nella costruzione delle ferrovie fatti scandalosi (per esempio, potrei citare un tronco di ferrovia della Liguria, il cui preventivo di 24 milioni salì invece nel consuntivo a 80); l'onorevole Saracco nominò appunto una Commissione d'inchiesta, che fu presieduta da quel venerando uomo, oggi decoro dell'altra Camera, che è il senatore Inghilleri; ed ecco l'elenco che essa fece delle principali cause delle maggiori spese contratte: « insufficienza di studi al progetto di

appalto; mancanza di opportuni assaggi del terreno; mancanza di studi geologici; ritardi nella consegna dei lavori e nei pagamenti e nelle operazioni di collaudo; troppa facilità da parte dell'Amministrazione di addivenire a transazioni con le imprese; cattiva condotta dei lavori; attribuzione di compensi alle imprese in base a sentenze arbitrali; irregolarità ammesse dalle direzioni locali; mancanza di sufficiente controllo da parte dell'Amministrazione centrale; mancanza di compilazione dei verbali di visita da parte di Commissioni; ritardata o non eseguita risoluzione di un contratto; varianti richieste dai comuni interessati; risultati derivanti da studi geologici tenuti in massima considerazione; adozione senza plausibile ragione della sagoma a doppio binario; cambiamento troppo frequente di direttori; mancanza di vigilanza da parte dell'Amministrazione governativa; mantenimento di un tipo di rivestimento inadatto alla natura della roccia incontrata; applicazione della perforazione meccanica con acqua compressa; eccessiva fretta posta nel compiere i lavori ».

Ecco indicato in questa pregevolissima relazione, che riprodotta in forma tascabile, dovrebbe formare per ogni amministratore una specie di *vade mecum*, ecco indicato il pericolo. E non vorrei aggiungere altro, se il sentimento del dovere non mi imponesse di passar sopra ad ogni considerazione.

Io, come vi ho detto molte volte, giubilato fin dal principio del mio esordire nella carriera forense, perchè i litiganti hanno fatto un'esatta estimazione del mio valore, pure ho avuto come dilettante la passione e quella mentalità, dirò così, affettuosa verso gli studi, a cui mi pareva di esser chiamato. È stato un errore d'interpretazione! (*Viva ilarità*). E, dilettandomi in questi studi, ho constatato, onorevoli colleghi, che alle volte persino la magistratura si occupa di vedere come vanno le cose in Italia! Una sentenza accredita, a titolo di mediazione per una concessione di ferrovia a trattativa privata, nonostante le conclusioni contrarie del procuratore generale, circa 370 mila lire, perchè qualcuno si è adoperato per fare in certo modo deliberare, dirò meglio, concedere, questi lavori.

Vuol dire dunque che c'è un buon margine di utili, se si può dare una somma così rilevante a titolo, diciamo così, d'incoraggiamento!

VISOCCHI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Per quale ferrovia?

CAVAGNARI. Credo verso la Garfagnana; in geografia non sono molto forte. (*Si ride*).

Del resto se l'onorevole sottosegretario di Stato vuol saperne di più, consulti il *Foro italiano*, parte 1<sup>a</sup>, pagina 1377, anno 1913. e conoscerà il resto.

CIUFFELLI, ministro dei lavori pubblici. Ma quella somma non è stata pagata dallo Stato.

CAVAGNARI. Lo so che non è stata pagata dallo Stato; ma io ho accennato al fatto per dimostrare quale margine di utili vi sia in certe opere. Comprendo che un margine deve esserci, ma fino ad un certo punto... direbbe un nostro collega, che non è più tra noi. (*ilarità*).

E su questo argomento non mi dilungo di più; speriamo che le cose procedano meglio in avvenire.

Ho seguito, onorevole ministro, con molta diligenza, la discussione che si va facendo intorno al bilancio del vostro Ministero, ed ho ascoltato attentamente le varie proposte che sono state fatte, ed alle quali mi associo. Il collega Bignami ha, ad esempio, sollevato la questione della necessità di una nuova legge per le espropriazioni; ed ha fatto, da competente, alcune considerazioni veramente pregevoli su quella specie di decentramento che vorremmo nei vostri uffici, in modo da concedere alla periferia molte di più di quello che non si concede ora.

Per quanto riguarda la legge sulle espropriazioni, ho letto, se non erro, nella relazione al bilancio 1914-15 che la Commissione incaricata di studiare un nuovo progetto sarebbe abbastanza avanti negli studi, talchè il Ministero potrebbe essere forse già in grado di presentare questa nuova legge, che deve provvedere all'espropriaione per pubblica utilità.

Intendiamoci: per quanto riguarda la procedura, consento che vi possano essere delle lungaggini che, alle volte, più che dai Codici dipendono dalla malizia umana, alla quale purtroppo non si può riparare. Direi male se dicesse che sono pienamente convinto che la legge del 1865 meriti senz'altro di essere riformata.

Ricordo che qualche volta, quando mi sono dovuto occupare di questa materia, sono risalito alle fonti della legge del 1865, alla quale collaborarono eminenti giureconsulti, tanto che fu definita un monumento

di sapienza. Ma poichè la sapienza sembra una cosa elastica che cambia secondo i tempi, può darsi che al giorno d'oggi non si possa più dire sapienza quella che una volta lo era. Certo è che mentre posso consentire che si addivenga ad una riforma di questa legge, ossia ad una nuova legge, non vorrei però che la riforma si inspirasse ai principî della legge del 16 gennaio 1885, così detta legge di Napoli, che se fu opportuna, giusta ed onesta per le condizioni speciali della città di Napoli, applicata poi nelle altre regioni d'Italia, dette luogo ad inconvenienti gravissimi e fu definita meritamente una legge di spogliazione.

E non andrò cercando gli elementi del mio dire fuori di casa vostra. *Sunt sumenda arma in domo rei*. Si intende reo nel senso di convenuto. Ma non voglio adoperare questa specie di criterio forense e dirò piuttosto che mi servirò degli argomenti che vengono dal Ministero.

Uno dei funzionari del vostro Ministero, onorevole ministro, il dottor Pintor, che cito a cagion d'onore, scrive: « L'articolo 13 della legge 15 gennaio 1885, n. 2892, può considerarsi come il protoparente di tutte le innumerevoli disposizioni particolari emanate in Italia in venticinque anni, col risultato finora certo di aver rotto l'unità del sistema per ricondurci alla molteplice varietà della legislazione regionale e di avere gettato in una irrimediabile confusione giuristi, magistrati ed amministratori ». Non si è ricordato di metterci anche coloro che purtroppo sono colpiti da questa legge! E per conclusione aggiunge: « Pare dunque di poter concludere legittimamente che la legge per Napoli e tutti i suoi derivati non abbiano costituito un felice tentativo ».

E sono forse le parole più miti che poteva adoperare.

Dunque, consento nella riforma; ma, per carità, non mi fate sovvenire di un altro aforisma dell'antica sapienza romana! (*Si ride*). Quando insieme ai miei giovani colleghi scaldavo i banchi dell'Università, appresi che nella legislazione romana v'era una legge che cominciava colle parole: *Non est novum*. Ora io non ne ricordo il testo preciso, ma il senso della legge era di provvedere affinchè i giudici di appello non riformassero in peggio le sentenze di primo grado. Ebbe non vorrei appunto che questa nuova legge riformasse in peggio! Voglio augurarmi che ciò non avvenga, come me ne affida la relazione, e lo studio profondo che della questione si è fatto.

Un'altra considerazione, onorevole ministro, debbo fare riguardo al decentramento. Ho sentito anche poco fa uno dei nostri colleghi lamentare l'eccessivo accentramento delle pratiche, per cui tutto viene mandato a Roma, dove sempre, anche per piccolissime differenze, si vuole aver ragione. A questo proposito accennerò ad una pratica non ignota all'onorevole ministro, che da vari mesi è dibattuta al Ministero, e che mi preme di raccomandare anche come mezzo di alleviamento della disoccupazione, che dobbiamo purtroppo deplorare in tutte le regioni. Si tratta della costruzione di una strada, dipendente dalla legge del 23 luglio 1881, destinata a raccordare la provincia di Genova con quella di Piacenza, e più particolarmente del tronco dalla frazione di Cabanne a Rocca Martina. La provincia di Genova ha preso l'iniziativa della costruzione, in base alla suddetta legge; e si è allestito un progetto che preventiva la spesa in 400 mila lire. Orbene, tutta la questione sta nella differenza di apprezzamento di poche migliaia di lire fra il Consiglio superiore dei lavori pubblici e l'ufficio tecnico della provincia di Genova. Si tratta di una differenza così minima che proprio si direbbe una persecuzione, una specie di eccezione dilatoria da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici, quella per cui, dal mese di novembre sino ad oggi, non si è riusciti a venire ad un accordo.

Ora io dico: mandate un maggior numero di funzionari agli uffici del Genio civile, inviate degli ispettori, ma provvedete affinchè in questa materia, specialmente quando si tratta di costruzioni stradali iniziata dalle provincie con anticipo delle spese, le pratiche, soprattutto quelle che riguardano somme di poca entità, siano presto sbrigate e le controversie appianate tra gli uffici locali.

Un'altra questione, sulla quale vorrei richiamare l'attenzione del ministro e che è contenuta in uno dei tre ordini del giorno che ho avuto l'onore di presentare, riguarda la manutenzione delle strade comunali.

Ho sentito il collega Bovetti ed altri colleghi fare delle osservazioni che meritano tutta la vostra attenzione, onorevole ministro; ma io vorrei andare anche un po' più in là. Dicevo poc'anzi che vivo del passato perché nell'avvenire ho poco più da sperare; e, riportandomi appunto al passato, ricordo che otto o dieci anni fa, l'onore-

vole Tedesco, che allora sedeva al banco del Governo come ministro dei lavori pubblici, alla mia domanda se non credesse conveniente ed opportuno che la manutenzione di tutte le strade comunali e consorziali create dalla legge del 1868 e successive (che implicano una spesa insopportabile per i comuni e che sono d'altra parte trascurate tanto da andare in rovina) fosse assunta dalle provincie, ebbe la cortesia di rispondere che era tanto persuaso della bontà della mia proposta che aveva già pensato di concretarla egli stesso, come deputato, in una proposta d'iniziativa parlamentare.

Queste parole non mi affidarono; e dopo d'allora non ho lasciato passare occasione sia in sede di bilancio, sia in sede di altre leggi, in cui si parlasse di opere stradali, senza richiamare l'attenzione del Governo su questo stato di cose; perchè se arrivo a tanto di abbandonare la città e di andare a respirare un po' d'aria libera per rinvigorire questo mio residuo di esistenza, (*Si ride*) mi trovo sempre davanti queste strade che proprio fanno pietà.

Ma come è possibile che comunielli di montagna provvedano alla manutenzione di queste strade? Prima di tutto essi hanno insufficienza di mezzi e poi, anche, se ne avessero, come potrebbero mantenere un ufficio apposito, sia pure consorziato?

So che si sono fatti degli studi dai vostri predecessori, onorevole ministro; ma il fatto è che un bel giorno non se ne è più parlato; la questione è rimasta come colpita da una specie di atassia locomotrice (*Si ride*) ed intanto le strade vanno in rovina, mentre sarebbe necessario curarne in tutti i modi la manutenzione.

Sono sulla strada e, se mi permettete, onorevoli colleghi, ci resto ancora un po' per fare due osservazioni.

L'una riguarda l'interpretazione della legge sulle strade percorse dalle automobili, e l'altra riguarda la legge del 1903 relativa alle strade di accesso alle stazioni.

Perciò che riguarda la prima non comprendo affatto questa specie di monopolio che il Governo ha creduto di essere autorizzato a concedere agli automobilisti di percorrere soltanto essi certe strade; e non lo comprendo perchè ho sempre saputo, secondo i principi che hanno onorato l'antica Roma e che non potranno essere manomessi finchè un barlume d'intelletto ci soccorrerà, che le strade sono un terreno eminentemente pubblico.

Non disconosco il motivo dell'opportunità che può aver mosso il Governo ad un tal provvedimento; ma quando ho constatato che si violavano quei sani principi a cui il Segretario Fiorentino sempre diceva bisogna ricorrere, e senza dei quali si perde un po' la direttiva, dico la verità, quel poco criterio giuridico, che mi è rimasto così come un lontano ricordo, ha subito come una specie di scossa, e quasi quasi il mio intelletto, che conserva sempre l'antico pudore virginal, ha arrossito. Non disconosco, ripeto, le ragioni di opportunità; si sarà voluto dare un avviamento a questo mezzo di locomozione, che non va trascurato, ma *est modus in rebus*: lasciamo che tutti vadano. O perchè oggi deve darsi la preferenza a quel mezzo di locomozione, che è l'automobile?

Io ho consultato quella legge, per vedere quale disposizione soccorreva questa applicazione. Ma, vi dico la verità, non l'ho trovata. Vi ho letto le disposizioni per cui le automobili debbono essere guidate da persone che abbiano una certa pratica (debbono avere un diploma, se non erro), altre disposizioni che riguardano la sicurezza della macchina, e così via, ma nulla vi ho trovato riguardo alle strade: quindi ho sempre creduto che gli automobilisti non avessero privilegi, in questi momenti specialmente in cui i privilegi e i monopoli si vanno abolendo. E non ho mai creduto che l'essere trascinati da due poveri e mansueti animali (quali sono quelli che sempre trascinano me, che vado volentieri prima con le mie gambe e poi, quando non ne posso a meno, mi servo di chi ha più gambe di me, di chi ha quattro gambe) costituiscano, dirò così, un demerito. (*Interruzione*).

Non ho ancora aspirato a tutti gli avanzamenti della modernità, perchè tengo all'antico io. (*Interruzioni*).

Non sono mai salito sulle automobili (nemmeno su quelle di Genova, pur ammirandole) perchè, è così, voglio mantenermi allenato finchè posso.

Ma dunque, dicevo, se l'automobile è un mezzo di locomozione come un altro, perchè si crea un privilegio e si dà il sussidio se la strada è percorsa da una automobile, che sarà incaricata anche di trasportare la posta; e poi se ad un'altra impresa piaccia di impiantare un'altra linea automobilistica su quella stessa strada, non le si dà più il permesso? E allora perchè non si impedisce altrettanto, come dicevo, a quelle altre vetture che sono trainate da altri animali?

È il cambiamento del bestiame, dunque, che fa differenza? Non mi pare che sia una cosa logica. (*Interruzione del deputato Romanin-Jacur*).

E vengo alle altre considerazioni, cui accennavo; facendo una piccola parentesi per quello che riguarda la manutenzione delle strade. Me ne dà occasione l'onorevole Romanin-Jacur, sempre diligente, il quale mi ricorda con la sua interruzione, che vi sono provincie, che hanno assunto la manutenzione di queste strade comunali, alcune gratuitamente, altre mediante un piccolo compenso. La provincia di Torino è una di queste, mi dicono, e forse ve ne sono anche nell'Italia centrale e meridionale. Sono provincie modello; ma non mi pare che tutte seguano lo stesso esempio.

E passo alla legge del 1903 sulla costruzione delle strade d'accesso alle stazioni. Quella legge che doveva essere così benefica, alla cui discussione presi parte anch'io (lasciatemi fare da me i miei elogi, perchè se non me li faccio da me, invano andrei cercando chi mi sostituisse in questa bisogna), (*Si ride*) quella legge dunque ebbe un'interpretazione elastica, un'interpretazione così estensiva da contemplare casi, cui la legge stessa non poteva riferirsi. Ciò fu fatto con criteri economici-politici. (*Interruzioni — Conversazioni*).

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, vada avanti diritto! Ella si volge continuamente ora da una parte, ora da un'altra; e così si distrae, e si perde un tempo infinito! (*Si ride*).

CAVAGNARI. Senta: per me non è cosa lusinghiera far perder tempo alla gente; ma abbia anche lei un po' di pazienza, e mi usi qualche riguardo.

PRESIDENTE. Ma io le ho usato il massimo riguardo, ascoltandola attentamente; tanto che potrei ripetere per filo e per segno il suo discorso! (*Bravo!*)

CAVAGNARI. La ringrazio, e vado avanti.

È assodato dunque che la legge del 1903 ebbe una interpretazione elastica. L'ho ricavato dalla pregevolissima relazione dell'onorevole Casciani, che desidererei fosse ripresa in esame dal Governo, nella quale si fa osservare che di trenta milioni circa spesi dallo Stato per queste strade d'accesso alle stazioni, quindici sono andati ai comuni che veramente non ne avrebbero avuto diritto, e tredici soli furono spesi opportunamente.

Ora, quali conseguenze di lamentele ed anche di cattivo umore abbia sollevato questa condizione di cose, non ho bisogno di dire. È accaduto che la stessa Corte dei conti, la quale da principio aveva sentito, come ecco, il beneficio di questa elasticità politica di interpretazione, tutto ad un tratto volle stringere i freni; e molti comuni che avevano già anticipato spese per progetti, e che erano ricchi d'aspirazioni e di desideri e si credevano d'esser giunti finalmente al punto d'essere soddisfatti, si videro intralciare la costruzione delle strade.

Onorevole ministro, sentii ieri, mi pare, o ieri l'altro, il vostro sottosegretario di Stato rispondere al collega Pala, che il Governo sta studiando il modo di provvedere. Bisogna appunto provvedere con una legge d'integrazione o di riparazione. E poichè non dimentico mai ciò che si dice dal banco del Governo, verso il quale ho sempre avuto venerazione (l'ho sempre per tutti i Governi che si succedono) (*Ilarità*), così non posso dimenticare che un ministro del tesoro fece sentire in un'esposizione finanziaria la necessità d'intensificare, per tutti i motivi che non voglio ripetere, questo programma di strade, specialmente nelle nostre montagne, che di strade sono prive, ed altro non aspettano se non il momento di portare a compimento quelle che sono iniziate, e d'iniciarle là, dove iniziate ancora non sono.

Voi avete dinanzi la legge del 1868, che per ragioni di bilancio fu, si può dire, sospesa nella sua applicazione con una legge Saracco; avete delle direttive esatte, avete gli elenchi, compilati dai comuni per procedere alla costruzione di queste strade di accesso alle stazioni; avete un corredo di notizie, sufficienti a soddisfare questo programma, che è una necessità per il paese. Provvedete adunque, e sollecitamente. Non ho bisogno di aggiungere parole perchè son persuaso che il Governo, compenetrato di questi bisogni, curerà la costruzione tanto delle strade di accesso, quanto delle strade, che interessano i comuni isolati, perchè rappresentano necessità imprescindibili.

PRESIDENTE. Così, onorevole Cavagnari, ella ha svolto anche l'ordine del giorno dell'onorevole Parodi! (*Ilarità*).

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, sono dieci anni che mi occupo della questione delle strade. Io ho accennato appena al tema dell'ordine del giorno, che l'onorevole Parodi svolgerà da pari suo, richiamandomi soltanto a quello, che dieci

anni di esistenza politica mi suggeriscono al riguardo. E se non ci è consentito di parlare, che cosa veniamo a fare qui?...

PRESIDENTE. Ella stesso può essere buon giudice di quello che noi tutti veniamo qui a fare; me ne rimetto a lei!

CAVAGNARI. Ed io mi rimetto a quello che debbo dire. (*Si ride*). Diversamente mi permetta di continuare il mio discorso domani.

PRESIDENTE. Ma che domani!... Il regolamento, ella lo sa meglio di me, non lo consente. Continui pure, e non si occupi di me. Io starò qui ad ascoltarlo finchè avrà finito; magari io solo! (*Viva ilarità*).

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, ho sempre avuto un'idea esatta del compimento del mio dovere...

PRESIDENTE. Lo so, lo so!

CAVAGNARI. ...e finchè appartengo a questa Assemblea debbo patrocinare gli interessi del paese.

PRESIDENTE. Anche quando sa che il Governo, nel momento attuale, non può fare nulla di più?

CAVAGNARI. Finchè gli elettori mi conserveranno il mandato o finchè io non mi decida a pregarli di dispensarmene, io debbo compiere il mio dovere, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Ma chi le dice di no?... Continui, onorevole Cavagnari!... Che intanto ha fatto perdere alla Camera altri cinque minuti di tempo! (*Si ride*).

CAVAGNARI. Onorevole relatore, ho letto con attenzione anche la parte della relazione, che riguarda i porti e mi associo alle sue considerazioni, molto opportune, sulle spese fatte per l'addietro. Poichè, stante l'ora tarda, bisogna falciare anche la discussione, mi limiterò al porto di Genova, la cui deplorevole condizione suscita, ogni giorno, pena e meraviglia maggiore.

Ieri mi pervenne una lettera (credo fosse la copia di quanto era scritto in un giornale) che mi è parsa un vero comunicato del Consorzio del porto, o degli enti commerciali, che sentono il disagio di questa condizione eccezionale che si fa a Genova; nella quale si dice: « Evidentemente il Governo (la riassumo perchè non posso fare una discussione sul porto, ci vorrebbe un mese di tempo) non è ancora abbastanza bene informato della situazione del nostro porto ». E qui seguono una quantità di considerazioni, che io, per brevità, non ripeterò, anche perchè non mi piace ripetere, ma che in sostanza tendono a dimo-

strare che la città di Genova è presa in giro dal Governo. È una città che lavora, e protesta energicamente! E fa bene!

Si arriva a questo punto: a Genova vi sono 200 carri carichi di cotone fermi sotto le tettoie, e che non possono partire perchè la stazione ferroviaria non ha i copertoni. Ma dove sono andati tutti i denari che si sono spesi? Non vi sono tanti copertoni quanti sono i carri da coprire? Sono enormità tali, alle quali si stenta di credere. Eppure è la verità! Ecco come si provvede ai pubblici servizi!

Onorevole ministro, ella ricorderà quella che potrebbe chiamarsi un po' la storia della direttissima Genova-Milano. Il primo allacciamento, ossia l'unico, perchè non ce ne è altro, tra la parte orientale del porto di Genova e la stazione Brignole, fu da me patrocinato insieme col collega Emilio Farina in occasione della così detta legge Prinetti dei 17 milioni, per la prima volta nel 1897, e dopo dieci anni di lotta tenace, in cui da ultimo rimasi solo, riuscii finalmente nel 1907 a vederlo appaltato. Il motivo determinante la costruzione della direttissima Genova-Milano fu precipuamente che la parte orientale del porto di Genova aveva bisogno di una comunicazione diretta con Milano, la quale, sottraendosi a tutte le strette che vi sono verso Principe e verso Sampierdarena, muovesse direttamente per Tortona (prima si diceva per Voghera, poi si disse per Tortona) alla città di Milano.

In quest'ordine d'idee convennero il ministro, la relazione Adamoli, il Municipio di Genova del tempo, allora presieduto, se non erro, dal compianto sindaco Pozzo; convennero tutte le autorità, e convenne anche, come motivazione, la legge che ne autorizzava la costruzione.

La relazione del compianto collega onorevole Calissano, che si occupava di autorizzazione a costruzioni di ferrovie, tra cui era compresa la direttissima Genova-Milano, così si esprime: « L'allacciamento a Genova sarebbe, per ragioni di esercizio e anche per riguardi alle necessità della difesa, sottratto alla stretta di Sampierdarena; e si farebbe da un lato per il servizio merci verso la parte occidentale del porto al grande parco detto del Campasso; dall'altro alla nuova stazione di Brignole per il servizio dei viaggiatori e per quello delle merci locali mediante il grande scalo di Terralba, e delle merci in transito verso le

zone orientali del porto, mediante la galleria di collegamento già deliberata ».

Senta, onorevole ministro, i motivi salienti che determinarono la costruzione della direttissima, con una autorizzazione di spesa (perchè lo stanziamento si aspetta ancora), mi pare di 150 milioni.

« La nuova stazione di Brignole va diventando sempre più centrale per il rapido e grande estendersi della costruzione verso levante della città, ed offre al servizio viaggiatori maggiori comodità dell'altra a Porta Principe.

« La linea per un nuovo valico dell'Appennino giungerebbe ad allacciarsi all'attuale fra Arquata e Ronco, d'onde, anzichè dirigersi a Voghera, come infatti era prima suggerito dalla relazione Adamoli, si volgerebbe a Tortona ».

Dunque, la linea doveva partire, e deve partire, da Brignole, deve andare al Bisagno, inoltrarsi nella valle di Polcevera. E a questo proposito debbo ricordare le osservazioni che io feci nel 1910 e la risposta che mi dette al riguardo il ministro dei lavori pubblici del tempo, perchè si ha la prova (è una cosa un po' amena a pensarci) che gli uffici ci pigliano un po' in giro... parlo per conto mio, onorevole ministro! (*ilarità*).

Nella tornata del 17 dicembre 1910 io protestai perchè gli uffici avevano cercato di deviare, come hanno infatti deviato, il tracciato, portandolo più a ponente, verso Campo Morone e dissi: « Mi rincresce di abusare troppo del tempo della Camera; altrimenti potre dar lettura della relazione Adamoli per la parte che concerne l'esame profondo che si è fatto delle condizioni geologiche di quel terreno. Ci sarebbero da leggere cose tassative, dove ingegneri come il Taramelli, il Loescher, il Cappello ed altri dicono di aver fatto studi geologici comparativi di questa parte dell'Appennino e ne hanno portato come conclusione (è bene, onorevole ministro, che si fermi la vostra attenzione sopra questo punto che è di importanza capitale) che se si deve fare una linea bisogna fare quella che da Brignole va a Rigoroso.

« Fatevi dare, onorevole ministro, il riassunto dei risultati di questi studi, e vedrete che parlano categoricamente e vi dicono che la linea deve partire da Brignole, andare a Bisagno, inoltrarsi a Polcevera, e internarsi nel seno, non di Santa Limbania ma dell'Appennino, ed andare a Rigoroso. Questo è il miglior tracciato! »

« Orbene, non ostante questo corredo di studi, il quale si sarebbe dovuto erigere a sentenza inappellabile, in quanto costituisce una verità sacrosanta, quei signori dell'Amministrazione ferroviaria trovano che questo non basta ancora e che bisogna nuovamente trivellare. Allora mi è venuta spontanea questa considerazione: che in Italia vi sia qualche cosa d'altro da trivellare, e se dovesse adoperare un termine adatto per una operazione chirurgica, direi trapanare. Non sono i terreni che dovremmo trivellare, ma credo, senza offendere nessuno, che occorrerebbe trapanare il cranio di uomini per cui ho la massima riverenza, per vedere che cosa ci hanno dentro ». (*Ilarità*).

L'onorevole ministro del tempo nella seduta del 20 dicembre mi rispose: « Agli onorevoli Cavagnari e Canepa, che hanno esposto speciali preoccupazioni per il tracciato della direttissima Genova-Milano, osservo che, essendovi il solo progetto di massima e trattandosi di una ferrovia lunghissima non sono inutili gli assaggi per assicurarsi della stabilità del terreno. Ad ogni modo stiano certi gli onorevoli Cavagnari e Canepa che l'imbozzo nord è fissato e quello sud non varierà o varierà di poco: che il tracciato in sostanza non subirà variazioni e che nessun interesse privato potrà prevalere ».

Onorevole ministro, vengo alla conclusione. Io domando: quali sono le funzioni del potere esecutivo? E quando un Parlamento vota una legge, la quale designa un'opera e la designa con un aggettivo superlativo: *direttissima*, che cosa deve fare il potere esecutivo? Se la linea retta è la più breve fra due punti, che cosa deve essere la *direttissima*? E quando la legge prescrive di queste norme tassative, chi si può permettere di derogarle? Nessuno.

O voi fate veramente la *direttissima* Genova-Milano (l'ho sempre appoggiata e l'appoggerò) o non la fate e non si tratta più di quella, ma di un'altra linea. Ma allora portatela qui e la discuteremo! Nessuno può venir meno alle prescrizioni tassative di una legge, è vero; ma l'Amministrazione autonoma delle ferrovie come l'abbiamo sempre definita, sapete che cosa ha risposto? Siccome vi è un po' di opposizione tra ponentisti e levantisti, che non doveva nascere perchè la linea era sorta sotto gli auspici del sole levante... »

CIUFFELLI, ministro dei lavori pubblici. Non so se ella sia d'accordo con gli altri colleghi di Genova!

CAVAGNARI. Sono d'accordo con loro; non so però se ella sia d'accordo con noi tutti. Ma non sono abituato a grandi vittorie, e d'altra parte nutro tanta simpatia per i miei colleghi che mi sarà lenito il dolore, che mi può portare la sconfitta.

Dunque l'Amministrazione delle ferrovie ha risposto: « Quando sarete d'accordo farò la linea ».

E così è stata l'Amministrazione a dettar legge, mentre non avrebbe dovuto che eseguirla. Si è finito col transigere, ma io che non transigo mai con nessuno, ho espresso, invitato, i motivi per i quali non assentivo. Richiamo quindi il Governo all'osservanza della legge.

E poichè ho presentato anche un ordine del giorno che riguarda la linea interna Genova-Spezia, dirò qualche cosa in proposito.

La linea litoranea, onorevole ministro, è in condizioni anche più anormali del solito, ed essa sola, sia a semplice o a doppio binario, non può bastare. Se dovesimo prender parte a qualche avvenimento, lascio immaginare quale affidamento darebbe quella linea litoranea, tanto che da qualcuno di coloro, che vanno per la maggiore e che si credono uomini tecnici, ho sentito dire che non è considerata militarmenente. Questa affermazione mi ha fatto rammentare Creta ed i suoi cittadini onorari! (*Viva ilarità*).

Si dice che quella linea non conta in tempo di guerra; ma dovrebbe contare: non dovrebbe il Piemonte rimanere isolato da tutto il resto d'Italia, perchè la valle del Po può essere impegnata, e quella sarebbe l'unica linea che ci potrebbe garantire dalle offese. Purtroppo vi sono alcuni che, più della difesa dello Stato, si preoccupano della difesa delle urne!

Onorevole ministro, fate fare gli studi per la linea interna. Quella linea fu definita di montagna ma invece è di pianura, senza pendenze; ed un autore inglese, meravigliandosi che si fosse fatta una linea litoranea, sostenne che in Inghilterra se si fosse dovuta costituire una linea di quel genere, sarebbe stato scelto un percorso interno.

Se non bastano due binari, se ne facciano anche di più; ma si costruisca in ogni modo la linea interna, perchè la richiedono l'interesse e la sicurezza dello Stato. Renderete, onorevole ministro, un grande servizio alla causa dell'economia del nostro paese e alla difesa dello Stato, e renderete anche un buon servizio a quelli che hanno

sostenuto sempre il doppio binario. Quelli che sono favorevoli alle linee litoranee dovranno riconoscere che, se oggi o domani avviene un'interruzione sulla linea, essa può accadere tanto col doppio quanto col semplice binario, e che è meglio prendere una linea interna, impiegando qualche ora di più, che dover valicare i gioghi della Parma-Spezia.

Concludo, onorevoli colleghi, chiedendo venia se vi ho trattenuto troppo a lungo, ma è l'argomento che mi ha trascinato. Ringrazio la Camera che ha voluto essere cortese e chiedo venia al Governo se qualche critica ho fatto. Spero che questi miei voti troveranno un'eco; ad ogni modo a me basta l'eco della mia coscienza, soddisfatta per aver compiuto un preciso dovere. (*Approvazioni*).

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

Avverto l'onorevole ministro, se già non lo sa, che vi sono ancora settantasette oratori iscritti e trentacinque ordini del giorno da svolgere!... (*Commenti*).

#### Presentazione di una relazione.

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

STOPPATO. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione della Commissione sul disegno di legge « Provvedimenti per la difesa economica e militare dello Stato » (387).

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

#### Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione sospesa e invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento sulla votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Autorizzazione di prelevare lire 508,975 dal fondo di riserva della gestione della Cassa dei depositi e prestiti a saldo delle spese occorse nella costruzione della nuova sede della Cassa stessa: (352)

Presenti e votanti . . . . . 245  
Maggioranza . . . . . 123

Voti favorevoli . . . . . 233

Voti contrari . . . . . 12

(*La Camera approva*).

Conversione in legge del Regio decreto 30 agosto 1914, n. 909, ed altre disposizioni relative alla concessione di mutui ai comuni per integrare l'opera di soccorso a favore dei rimpatriati bisognosi: (294)

Presenti e votanti . . . . .	245
Maggioranza . . . . .	123
Voti favorevoli . . . . .	238
Voti contrari . . . . .	7

(*La Camera approva*).

Maggiore assegnazione di lire 16 milioni da iscriversi al capitolo 139 « *Fondo di riserva per le spese obbligatorie e d'ordine* » dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1914-15: (350)

Presenti e votanti . . . . .	245
Maggioranza . . . . .	123
Voti favorevoli . . . . .	233
Voti contrari . . . . .	12

(*La Camera approva*).

#### Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Abisso — Abozzi — Agnelli — Agnesi — Aguglia — Albanese — Alessio — Amicarelli — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Ancona — Angiolini — Arcà — Arrigoni — Artom — Astengo.

Bacchelli Alfredo — Balsano — Baslini — Battaglieri — Bellati — Beltrami — Bernardini — Bertarelli — Bertesi — Bertini — Bettolo — Bianchi Vincenzo — Bignami — Bocconi — Bonomi Ivanoe — Borromeo — Borsarelli — Boselli — Bouvier — Bovetti — Brandolini — Bruno — Buccelli — Buonvino.

Cabrini — Cagnoni — Calisse — Cameroni — Capaldo — Cappelli — Caputi — Carboni — Carcano — Cartia — Casciani — Caso — Cavagnari — Cavallera — Cavinà — Ceci — Celesia — Centurione — Charrey — Chiaradia — Chidichimo — Chiesa Pietro — Chimienti — Ciappi Anslemo — Ciccarone — Ciccotti — Cimorelli — Cioffrese — Ciriani — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Colonna Di Cesaro — Corniani — Cotugno — Credaro — Cugnolio.

Da Como — Daneo — Danieli — Dari — De Amicis — De Bellis — De Capitani — Del Balzo — Dell'Acqua — De Nava Giuseppe — Di Caporiacco — Di Francia — Di Frasso — Di Mirafiori — Di Palma

— Di Robilant — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Dore — Dugoni.

Faelli — Falcioni — Falletti — Faranda — Federzoni — Ferri Giacomo — Finocchiaro-Aprile Andrea — Fornari — Fortunati — Foscari — Fracecaereta.

Gallenga — Gargiulo — Gasparotto — Giacobone — Giolitti — Giordano — Giovannelli Edoardo — Girardini — Goglio — Gortani — Grassi — Gregoraci — Guglielmi.

Indri.

Joele.

La Pegna — Larizza — Larussa — La Via — Lembo — Leonardi — Libertini Ge-sualdo — Loero — Lombardi — Lucci — Luciani — Lucifero.

Maffi — Maffioli — Magliano Mario — Manfredi — Manna — Maraini — Marazzi — Marchesano — Martini — Masini — Materi — Mauro — Mendaja — Miari — Miccichè — Milano — Mirabelli — Modigliani — Molina — Mondello — Montauti — Montemartini — Monti-Guarnieri — Montresor — Morpurgo — Mosca Gaetano — Musatti. Nava Cesare — Negrotto — Nunziante — Nuvoloni.

Orlando Vittorio Emanuele.

Pais-Serra — Pala — Pallastrelli — Paparo — Parodi — Patrizi — Peano — Pennisi — Petrillo — Piccirilli — Pistoja — Porella — Porzio — Prampolini — Pucci.

Raineri — Rastelli — Rattone — Rava — Rellini — Renda — Ricci Paolo — Rindone — Rissetti — Rizza — Rizzone — Rodinò — Roi — Romanin-Jacur — Rondani — Rosadi — Rossi Gaetano — Rota.

Sacchi — Salandra — Salomone — Salvagnini — Sandrini — Sandulli — Sanjust — Saraceni — Saudino — Savio — Schanzer — Schiavon — Sciacca-Giardina — Scialoja — Serra — Simoncelli — Sioli-Legnani — Soderini — Solidati-Tiburzi — Speirino — Stoppato — Storoni — Suardi.

Talamo — Tamborino — Teso — Theodoli — Todeschini — Torlonia — Torre — Toscano — Tovini — Treves — Turati.

Valenzani — Valignani — Valvassori-Peroni — Varzi — Venino — Veroni — Vinaj — Visocchi.

Zegretti.

*Sono in congedo :*

Berti.

Casolini Antonio — Cassin.

Frugoni — Fumarola.

Manzoni — Micheli.

Pavia — Pozzi.

*Sono ammalati :*

Campi — Canevari — Casalini Giulio.

De Marinis.

Giuliani.

Masi — Morelli-Gualtierotti.

Ottavi.

Ronchetti — Rubini — Ruspoli.

Scano — Somaini.

Toscanelli.

*Assenti per ufficio pubblico :*

Innamorati.

Rossi Luigi.

*Annuncio di interrogazioni e di interpellanze.*

■ PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze presentate, oggi.

BIGNAMI, *segretario, legge :*

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e dell'agricoltura, industria e commercio, sulle ragioni e la portata dell'articolo 7 del decreto 7 marzo 1915 sulla fabbricazione del pane.

« Cabrini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per conoscere se nella preparazione sanitaria militare, in vista di una eventuale mobilitazione e entrata in campagna dell'esercito nazionale, si sia convenientemente provveduto alla preparazione del materiale immunizzante contro le malattie infettive più frequenti nelle masse combattenti e per le quali la scienza suggerisce mezzi preventivi di grande efficacia.

« Pizzini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se approva la circolare colla quale il prefetto di Mantova impone ai sindaci di non permettere conferenze e riunioni di qualsiasi natura in luoghi pubblici e abitudinariamente adibiti a riunioni pubbliche.

« Dugoni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se approvi l'operato dell'autorità di pubblica sicurezza di Livorno la quale — in base alla recente deplorata circolare — ha proibito una riun-

LEGISLATURA XXIV — 1<sup>a</sup> SESSIONE — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 10 MARZO 1915

nione privata indetta dalla lega dei muratori del villaggio di Montenero per discutere questioni relative alla organizzazione.

« Modigliani ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro dell'interno per sapere le ragioni per le quali, nella fabbricazione del pane unico detto casalingo, venga tollerata una proporzione di aqua del 35 per cento.

« Masini, Pucci, Maffi, Montemartini, Treves, Bocconi, Dugoni, Savio, Beltrami, Rondani, Merloni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere quali ragioni abbiano consigliato il divieto di una pubblica conferenza sul terremoto abruzzese, la quale avrebbe dovuto aver luogo, a pagamento, con proiezioni luminose nel teatro comunale di Trino Vercellese.

« Maffi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sull'arresto arbitrario avvenuto in comune di Molinella di persona non di altro rea che dell'affissione — debitamente autorizzata — di un manifesto con cui si indiceva una riunione, non vietata, da tenersi in un comune vicino.

« Modigliani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere se approvi che le autorità di Urbino limitino le loro cure e le loro provvidenze contro il flagello della disoccupazione e della miseria in quella plaga, a rigorose misure repressive di prevedibili ma non preveduti disordini.

« Bocconi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se nella proibizione di una conferenza sul terremoto a Trino Vercellese e nella circolare del prefetto di Mantova ai sindaci della provincia, riscontrò una esatta interpretazione della deliberazione ministeriale che proibisce le riunioni pericolose all'ordine pubblico, e se in tal caso creda ciò conforme alle norme del diritto pubblico italiano.

« Bocconi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della guerra e degli affari esteri, per sapere se intendano provvedere, per-

chè i nostri emigranti a Ginevra ed altrove, non abbiano a pagare la visita obbligatoria medica per il servizio militare.

« Beltrami ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio e il ministro di agricoltura, industria e commercio, per sapere se e come intendano provvedere ad evitare la disastrosa concorrenza che gli agrumi spagnoli, per speciali facilitazioni durante la guerra, esercitano a danno di quelli siciliani; e se non credano opportuno escogitare i mezzi necessari e renderne più difficile il transito.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per conoscere le ragioni presumibili, per le quali, in ispecie nel distretto militare di Genova, numerosi soldati si trovano ammalati e soccombono: e quali sistemi di prevenzione si vanno attuando.

« Parodi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere le cause che impediscono alla città di Messina di avere le comunicazioni telefoniche continue con Roma.

« Toscano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se e quali provvedimenti abbia preso per riparare alla forte corrosione esercitata dal Po, in sponda destra e appena a monte del comune di Arena Po (in provincia di Pavia), corrosione che mette in pericolo il capoluogo di quel comune. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Montemartini ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere se sia vero che, non potendo lo Stato provvedere (come sarebbe desiderabile) alla costruzione di importanti linee telefoniche interurbane in provincia di Pavia, non conceda intanto (sia pure garantendosi con opportune facoltà di riscatto) la costruzione delle linee stesse all'industria privata se non colla espressa condizione che le linee stesse non abbiano a funzionare come è bisogno e desiderio delle popolazioni e degli enti che le sussidiano. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« Montemartini, Cagnoni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere le cause che ritardano l'impianto dell'ufficio telefonico a Gioia Tauro. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Nunziante ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere se non creda accordare anche ai farmacisti le agevolazioni concesse ai medici e veterinari per le nomine a ufficiali di complemento. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Scialoja ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le ragioni che hanno indotto la Direzione di sanità a preparare nel 1914 un regolamento sul personale da essa dipendente che modifica in parte le disposizioni della legge 1913 e che rende obbligatorio per i veterinari provinciali di terza e quarta classe un esame onde essere promossi alla seconda classe, mentre furono assunti col diritto di venir promossi da classe a classe per anzianità. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Pucci ».

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro di grazia e giustizia per sapere quando saranno attuati i miglioramenti al personale degli archivi notarili, stabiliti con l'ultima legge del notariato. Il personale degli archivi da tempo aspetta e reclama, ed alle assicurazioni dell'onorevole ministro non hanno sinora corrisposto i fatti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Magliano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per conoscere le ragioni del grande ritardo con cui si provvede a dar corso alle disposizioni della legge notarile che riflettono i miglioramenti agli impiegati degli archivi, ai quali nè si è ancora corrisposto l'aumento degli stipendi, nè si è pagata alcuna somma in conto degli arretrati; quantunque tali aumenti non debbano gravare sul bilancio dello Stato. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Spetrino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere se quando si intenda di sussidiare quelle

543

linee in esercizio di servizio pubblico di automobili, alle quali fu negato il sussidio che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ed il Consiglio di Stato avevano riconosciuto concedibile, e che era indispensabile per la continuazione del servizio; cosicché la mancanza del sussidio farà cessare il servizio, con grave danno del pubblico. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Saudino ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per avere notizie esatte sulle cause che determinarono lo svilupparsi della meningite cerebro-spinale nelle truppe di stanza a Piacenza, e conoscere le disposizioni prese per combattere la grave infezione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Raineri ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere se intenda:

1º provvedere per il più sollecito restauro dei preziosi manoscritti esistenti presso la Biblioteca Nazionale di Torino, stati danneggiati dall'incendio 26 gennaio 1904, potendo ogni ulteriore indugio essere causa di loro completa ed irreparabile ruina;

2º aumentare in misura conveniente l'attuale dotazione di lire trentacinque mila della predetta Biblioteca Nazionale, perchè dovendosi con essa provvedere anche alla rilegatura, al mantenimento e riscaldamento del locale ed alle riviste, la somma residua è del tutto insufficiente all'acquisto delle più importanti e più indispensabili opere, che si vanno annualmente pubblicando. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Giordano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della marina, per conoscere se non intenda provvedere a che dalla circolare della Direzione generale delle Ferrovie dello Stato che consente ai figli degli operai di usufruire della tariffa differenziale C fino all'età di 21 anni, sia tolta la condizione che detti figli siano a carico del padre; aggiunta che rende irrisoria e quasi sempre inapplicabile la concessione di detta tariffa. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Ollandini ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della marina, per sapere se e quali modifiche intenda apportare al programma navale, in seguito agli insegnamenti della attuale guerra europea.

« Del Balzo ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i ministri d'agricoltura, industria e commercio, dei lavori pubblici e dell'interno, intorno alla necessità di compiere un'inchiesta sul funzionamento del Commissariato civile di Basilicata dal momento della sua istituzione.

« Ciccotti ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'interno, sulla questione ospedaliera napoletana.

« Rodinò ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno inscritte nell'ordine del giorno trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si richiede la risposta scritta.

Così pure le interpellanze saranno inscritte nell'ordine del giorno qualora i ministri interessati non vi si oppongano entro il termine regolamentare.

La seduta è tolta alle 19.25.

#### Risposte scritte ad interrogazioni.

Cannavina. — *Ai ministri delle finanze e dell'istruzione pubblica.* — « Per sapere se e quali provvedimenti intendano adottare al fine di rendere meno difficoltoso ed esasperante il versamento delle tasse scolastiche in Roma, dal momento che i capi d'istituti medi, in onta di analoga disposizione ministeriale, si rifiutano di accettare le cartoline-vaglia ».

RISPOSTA. — « Questo Ministero, in considerazione dei non lievi inconvenienti, cui già dava luogo nei decorsi anni l'affollamento del pubblico negli uffici incaricati della riscossione delle tasse scolastiche, inconvenienti che si sarebbero moltiplicati ed acuiti in seguito all'applicazione della legge 16 luglio 1914, n. 679, che ripartisce in 4, anziché in 2 rate, la tassa annua di frequenza, invitò il Ministero delle finanze a studiare la questione ed a proporre quei rimedi che valessero ad apportare nel servizio una maggiore semplicità e sollecitudine.

« Il Ministero delle finanze consentì che, accanto al sistema del versamento direttamente fatto agli Uffici del registro, venisse introdotto provvisoriamente quello del pagamento facoltativo, per mezzo di cartolina-vaglia intestata al ricevitore del registro e consegnata alla Direzione della scuola salvo a renderlo definitivo qualora sembrasse corrispondere alle esigenze del pubblico e dell'Amministrazione.

« Pertanto, fino dal 30 ottobre, i capi degli Istituti d'istruzione media e normale di Roma, come già prima quelli di Torino e di Milano e successivamente di altre fra le maggiori città del Regno, furono informati per mezzo dei rispettivi Provveditori agli studi, della innovazione concordata fra le competenti autorità finanziarie e scolastiche ed ebbero dalle rispettive Intendenze di finanza tutte le necessarie disposizioni ed istruzioni miranti ad agevolare l'esperimento.

« Nessuna lagnanza in proposito è finora pervenuta al Ministero, né consta che alcun Capo d'istituto siasi rifiutato di riconoscere come deve, piena efficacia probatoria alle cartoline-vaglia del pari che alle bollette degli Uffici del registro.

« Può darsi, tuttavia, che qualche cartolina non abbia potuto essere accettata o perchè emessa per una somma diversa da quella dovuta o perchè non compilata e indirizzata secondo le modalità prescritte; nel qual caso nessuna colpa è da attribuire ai Capi d'istituto, ma soltanto da raccomandare maggiore diligenza agli interessati.

« *Il sottosegretario di Stato*  
« ROSADI ».

Gortani. — *Al ministro dei lavori pubblici.* — « Per sapere, a seguito della risposta già data in proposito a uno di noi, se, considerando l'estrema miseria che domina nelle classi operaie dell'Alto Veneto per la sospensione del credito, la vietata emigrazione e la penuria di risorse locali; considerando altresì che numerosi progetti di opere idrauliche di 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> categoria non possono venir messi in esecuzione per l'insufficienza delle somme disponibili al Regio Magistrato alle acque; considerando inoltre la necessità tecnica che dette opere siano iniziate prima del sopraggiungere delle piene primaverili; tenendo presente infine che le popolazioni dell'Alto Veneto — massime nella zona montana, dove è massima la miseria — più urgente il bisogno — non potrebbero nessun caso beneficiare della

eventuale esecuzione di opere di navigazione interna lungo la linea Milano - Venezia; non riconosca l'opportunità di assegnare d'urgenza maggiori fondi al Regio Magistrato alle acque per opere pubbliche nella zona montana ».

RISPOSTA. — « Per l'esecuzione di opere di terza categoria e di sistemazione idraulico-forestale nelle zone montane nel Veneto, il Magistrato alle acque ha ancora disponibili circa lire 4,600,000 con le quali può intanto provvedere, compatibilmente alle esigenze tecniche, all'esecuzione di tutti quei lavori che possono tornare a sollievo della disoccupazione operaia. »

« Per soddisfare poi ai bisogni del servizio di cassa in dipendenza delle accennate opere di terza categoria di sistemazione idraulico-forestale, e per opere di 1<sup>a</sup> categoria, il Ministero studia, giusta proposte fatte dal Magistrato medesimo, la possibilità di storni e maggiori assegnazioni al bilancio in corso che dovrebbero formare oggetto di un disegno di legge da presentare al Parlamento. »

« Quanto alla concessione di nuovi fondi per lavori idraulici di 2<sup>a</sup> categoria, si sta studiando quali provvedimenti possano adottarsi, avuto riguardo alle condizioni generali della finanza. »

*« Il sottosegretario di Stato  
VISOCCHI ».*

**Magliano.** — *Al ministro di grazia e giustizia.* — « Sulle ragioni dell'indugio a provvedere alla nomina del presidente del Tribunale di Larino che da gran tempo manca del suo capo con grandissimo danno per l'Amministrazione della giustizia, nonostante il lodevole zelo dei magistrati di quel Tribunale ».

RISPOSTA. — « Non essendovi stato alcun aspirante, in linea di tramutamento al posto di presidente del tribunale di Larino, il Ministero ha potuto provvedere alla nomina, soltanto con decreto del 28 febbraio scorso, in persona del giudice del tribunale di Firenze cav. Francesco Testa, promovibile a scelta. »

« Compiuta la formalità della registrazione del decreto, il nuovo presidente cavaliere Testa raggiungerà quanto prima la sede di Larino. »

*« Il sottosegretario di Stato  
CHIMIENTI ».*

**Micheli.** — *Al ministro dell'istruzione pubblica.* — « Per sapere se non creda di esten-

dere ai maestri dei paesi colpiti dal terremoto il beneficio sancito dal Regio decreto 7 febbraio 1915 ».

RISPOSTA. — « Il Ministero si è preoccupato della condizione dei maestri elementari che prestano o saranno chiamati a prestare servizio nei comuni danneggiati dal terremoto del 13 gennaio 1915 e ha preparato provvedimenti per concedere una speciale indennità di disagiata residenza. »

« Su tali provvedimenti si sentirà il Ministero del tesoro e se questo darà il suo consenso, saranno al più presto possibile attuati. »

*« Il sottosegretario di Stato  
ROSADI ».*

**Parodi.** — *Ai ministri delle finanze e di agricoltura, industria e commercio.* — « Per conoscere se non credano opportuno, a non voler maggiormente pregiudicare l'industria italiana della pesca, dare sicuri affidamenti, che il divieto di esportazione del pesce fresco sarà definitivamente revocato ».

RISPOSTA. — « All'applicazione del divieto di esportazione del pesce fresco è stata per ora stabilita una dilazione. Prima che il termine scada, il Governo avviserà agli opportuni provvedimenti da adottare. »

*« Il sottosegretario di Stato  
BASLINI ».*

**Parodi.** — *Ai ministri di agricoltura, industria e commercio e delle finanze.* — « Per conoscere le ragioni del lungo ritardo, col quale, abitualmente, dalla Commissione per l'importazione e l'esportazione delle merci dallo Stato, si esauriscono le domande dei commercianti ».

RISPOSTA. — « Per quanto le riunioni del Comitato si succedano quasi quotidianamente, non è possibile esaurire sempre il lavoro, seduta per seduta, a causa del numero rilevantissimo delle domande che affluiscono ininterrottamente al Ministero. Si consideri che dall'agosto dello scorso anno il servizio delle esportazioni ha già raggiunto oltre 26 mila affari. Al numero delle domande si aggiunge la complessività di esse, dovendosi regolare le controprestazioni da eseguirsi dalle ditte esportatrici in cambio delle merci che esportano; la regolazione di tali scambi bene spesso esige preliminari accordi tra Governo e Governo. »

« Ciò giustifica che l'esito delle istanze possa talvolta avere luogo — non con lungo

ritardo — ma con qualche breve mora dalla loro presentazione. Assicurasi però l'onorevole interrogante che il Ministero — consci dei gravi interessi attinenti al commercio delle esportazioni — non ha tralasciato, e non tralascerà, nulla che esso avvisi utile ad affrettare l'andamento dei lavori del Comitato consultivo.

« *Il sottosegretario di Stato  
« BASLINI ».*

**Rellini.** — *Al ministro di grazia e giustizia e dei culti.* — « Per sapere come intenda provvedere alla sorte dei notai-segretari comunali che per l'articolo 2 della legge sul notariato hanno l'obbligo di rinunciare entro tre mesi all'uno od all'altro ufficio, con grave danno anche dei diritti acquisiti alla pensione ».

**RISPOSTA.** — « Con l'articolo 2 della legge 16 febbraio 1913, n. 89, si è introdotto, in ordine alla incompatibilità fra l'ufficio di notaro e quello di segretario comunale, un criterio più rigoroso, poichè non si è più distinto — come si faceva nella legge precedente — fra popolazione sparsa e popolazione agglomerata, e si è quindi stabilito in ambedue i casi l'incompatibilità, sempre che la popolazione del comune superi i 5,000 abitanti.

« In seguito a siffatta nuova disposizione sono pervenuti a questo Ministero, da parte di notari che attualmente ricoprono anche l'ufficio di segretari comunali e nei cui rapporti si verrebbe ora a verificare la incompatibilità anzidetta, diversi reclami, coi quali si è fatto rilevare il gravissimo pregiudizio che costoro risentirebbero, qualora, dovendo rinunciare alle mansioni di segretari comunali, venissero a perdere tutte le somme direttamente corrisposte e corrisposte per essi dai rispettivi comuni, ai sensi degli articoli 4 e seguenti della legge 6 marzo 1904, n. 88, alla Cassa di previdenza e di pensione a favore dei segretari ed altri impiegati comunali, e si sono fatte vive premure perchè si emanassero i provvedimenti che fossero del caso.

« Date le categoriche statuzioni della legge, alle quali non fu nemmeno possibile di provvedere con disposizioni regolamentari, non si è potuto far altro che trasmettere i detti reclami alla Amministrazione della Cassa dei depositi e prestiti, a cui è delegata dalla legge medesima la rappresentanza della menzionata Cassa di previdenza, non omettendosi di accennare ai

motivi, pei quali la condizione appare anche a questo Ministero meritevole di speciale riguardo.

« *Il sottosegretario di Stato  
« CHIMENTI ».*

**Soglia.** — *Al ministro dell'istruzione pubblica.* — « Per conoscere: 1º la ragione per la quale sono rimaste finora senza alcun effetto le deliberazioni prese a voti unanimi dalla deputazione e dal Consiglio scolastico di Alessandria allo scopo di deferire all'autorità giudiziaria il sindaco di Lu Monferrato; 2º per sapere se non ritenga doveroso far pagare le mensilità dello stipendio al maestro Mario Granata, regolarmente nominato dal Consiglio scolastico stesso a Lu Monferrato e da quel signor sindaco messo nell'impossibilità di esercitare l'ufficio conferitogli ».

**RISPOSTA.** — « A proposito dell'incidente sorto fra l'autorità scolastica ed il comune di Lu Monferrato sono state chieste informazioni al prefetto di Alessandria, cui è stata rivolta l'esortazione d'interporre i suoi buoni uffici al riguardo ed è stato altresì fatto presente che, non avendo il ricorso gerarchico al Ministero contro gli atti dell'autorità scolastica dipendente effetto sospendivo, frattanto deve aver piena esecuzione il deliberato della Deputazione provinciale scolastica, che nominava il maestro Mario Granata.

« In attesa delle informazioni del prefetto e dell'esito delle pratiche conciliative, il Ministero non ha creduto di concedere la chiesta autorizzazione per deferire all'autorità giudiziaria il sindaco di Lu Monferrato.

« Il ricorso del comune di Lu Monferrato sarà al più presto sottoposto, per il prescritto parere, alla Sezione per l'istruzione primaria e popolare della Giunta del Consiglio superiore. E si è intanto invitato i prefetto perchè provveda nell'esercizio della sua funzione di tutela sulle Amministrazioni locali e promuova altresì i provvedimenti necessari affinchè il maestro regolarmente nominato possa percepire i suoi assegni ».

« *Il sottosegretario di Stato  
« ROSADI ».*

**Valvassori-Peroni.** — *Al ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere quando avrà applicazione la legge sull'equo trattamento per le tramvie interprovinciali di Milano-Lodi-Crema-Treviglio-Bergamo e per le ferrovie del Ticino, per le quali già si è pronunziata la Commissione competente ».

RISPOSTA. — « Fra qualche giorno sarà emesso il decreto per le nuove norme di trattamento a favore del personale addetto all'esercizio delle tramvie interprovinciali di Milano, e saranno pure interpellati gli enti concedenti sui compensi da corrispondere alla Società esercente.

« Le proposte della Commissione concernenti il personale delle ferrovie del Ticino, trovansi tuttora in corso di esame per la parte relativa ai compensi da accordare alla Società esercente. Essendo però avanzato tale studio, si confida di potere, anche per tale azienda, emettere, fra breve, provvedimenti definitivi, sia nei riguardi del personale che in quelli della Società esercente.

« *Il sottosegretario di Stato  
« VISOCCHI ».*

---

*Ordine del giorno per la seduta di domani.*

*Alle ore 14:*

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Borromeo per divisione del comune di Briosco.

3. *Discussione del disegno di legge:*

Approvazione dello schema della convenzione, da stipularsi col comune di To-

rino, relativa alla sistemazione della Biblioteca nazionale universitaria e della Biblioteca civica di quella città nell'edificio demaniale detto del Debito Pubblico (223).

4. *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1<sup>o</sup> luglio 1914 al 30 giugno 1915 (26).

*Discussione dei disegni di legge:*

5. Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1<sup>o</sup> luglio 1915 al 30 giugno 1916. (287)

6. Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, industria e commercio per l'esercizio finanziario dal 1<sup>o</sup> luglio 1914 al 30 giugno 1915. (30)

7. Stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario dal 1<sup>o</sup> luglio 1914 al 30 giugno 1915. (22)

---

PROF. EMILIO PIOVANELLI

*Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia*

---

Roma, 1915 — Tipografia della Camera dei Deputati.

