

## CLXVII

## 2ª TORNATA DI SABATO 20 MARZO 1915

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALESSIO

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA.

## I N D I C E .

<b>Congedi</b> . . . . .	Pag. 7652	BELTRAMI . . . . .	Pag. 7707
<b>Proposta di legge (Stolgimento):</b>		MASINI . . . . .	7708
Disposizioni per i titoli al portatore smarriti		LA PEGNA . . . . .	7708
durante il terremoto del 1908 . . . . .	7652	ALBANESE . . . . .	7708
MONDELLO . . . . .	7652	LEMBO . . . . .	7708
BASLINI, <i>sottosegretario di Stato</i> . . . . .	7653	AMICI GIOVANNI . . . . .	7708
<b>Disegni di legge (Approvazione):</b>		AGNESI . . . . .	7708
Variazioni nei bilanci degli affari esteri e della		ORLANDO SALVATORE . . . . .	7708
pubblica istruzione . . . . .	7653-54-55	GALLENZA . . . . .	7708
<b>Bilancio dei lavori pubblici, esercizio 1914-15</b>		MERLONI . . . . .	7708
( <i>Seguito della discussione generale</i> ) . . . . .	7658	BOCCONI . . . . .	7708
AGNESI . . . . .	7658	DUGONI . . . . .	7708
SIPARI . . . . .	7662	<b>Votazione segreta (Risultamento):</b>	
ORLANDO SALVATORE . . . . .	7663	Conversione in legge di 17 decreti Reali con-	
SANJUST . . . . .	7666	tenenti provvedimenti a sollievo dei co-	
MERLONI . . . . .	7668	muni colpiti dal terremoto del 13 gennaio	
BOCCONI . . . . .	7669	1915. . . . .	7696
BELOTTI . . . . .	7670	Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello	
DUGONI . . . . .	7671	stato di previsione della spesa del Mini-	
BASILE . . . . .	7672	stero degli affari esteri per l'esercizio finan-	
ANCONA, <i>relatore</i> . . . . .	7673	ziario 1914-15. . . . .	7696
CIUFFELLI, <i>ministro</i> . . . . .	7698, 7707	Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stan-	
Ritiro di ordini del giorno . . . . .	7706	ziamento su taluni capitoli dello stato di	
CAVAGNARI . . . . .	7707-708	previsione della spesa del Ministero degli	
REGGIO . . . . .	7706	affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-	
BIGNAMI . . . . .	7706	1915. . . . .	7697
ROMANIN-JACUR . . . . .	7706	Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stan-	
CABRINI . . . . .	7706	ziamento su taluni capitoli dello stato di	
PALA . . . . .	7706	previsione della spesa del Ministero della	
CAVALLARI . . . . .	7707	pubblica istruzione per l'esercizio finan-	
MAGLIANO . . . . .	7707	ziario 1914-15 . . . . .	7697
MORPURGO . . . . .	7707	<b>Disegni di legge (Presentazione):</b>	
ANGIOLINI . . . . .	7707	CAVASOLA: Provvedimenti per l'ufficio centrale	
TORTORICI . . . . .	7707	di statistica. . . . .	7698
PARODI . . . . .	7707	VIALE: Provvedimenti per gli ufficiali di va-	
FRACCACRETA . . . . .	7707	scello . . . . .	7698
BIANCHI VINCENZO . . . . .	7707	<b>Osservazioni e proposte:</b>	
CAVALLERA . . . . .	7707	Lavori parlamentari . . . . .	7711
CASCIANI . . . . .	7707	PRESIDENTE . . . . .	7711-13
VINAJ . . . . .	7707	SALANDRA, <i>presidente del Consiglio</i> . . . . .	7711-12
LOMBARDI . . . . .	7707	MODIGLIANI . . . . .	7711-12
LUCCI . . . . .	7707	GALLENZA . . . . .	7712-13
		AGNELLI . . . . .	7712-13

<b>Risposte</b> scritte ad interrogazioni . . . . .	Pag. 7652
BONOMI PAOLO: Edifici scolastici (2ª risposta).	7713
BUSSI: Scuole ostetriche. . . . .	7713
COMPANS: Organico della giustizia militare .	7713-14
DI FRANCIA: Costruzione della strada Arena-Dasà. . . . .	7714
GASPAROTTO: Industria degli orafi. . . . .	7714-15
<b>Errata-Corrige</b> . . . . .	7715

La seduta comincia alle 15.5.

**LIBERTINI GESUALDO**, segretario, legge il processo verbale della seconda tornata di ieri.

(È approvato).

#### Congedi.

**PRESIDENTE.** Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia: l'onorevole Tamborino di giorni 6; per motivi di salute, l'onorevole Credaro, di giorni 3.

(Sono concessuti).

#### Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli sottosegretari di Stato per il tesoro, l'interno, l'istruzione pubblica, la guerra e l'agricoltura, industria e commercio, hanno trasmesso le risposte scritte alle interrogazioni dei deputati Paolo Bonomi, Di Francia, Bussi, Gasparotto e Compans.

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

#### Svolgimento di una proposta di legge.

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge dei deputati Colonna di Cesarò, Mondello ed altri circa disposizioni per i titoli al portatore smarriti durante il terremoto del 1908.

Se ne dia lettura.

**LIBERTINI GESUALDO**, segretario, legge: (Vedi tornata del 12 dicembre 1914).

**PRESIDENTE.** Non essendo presente l'onorevole Colonna di Cesarò, l'onorevole Mondello, secondo firmatario della proposta di legge, ha facoltà di svolgerla.

**MONDELLO.** Mi limiterò a dire poche parole: anche perchè per la presa in considerazione di questa proposta di legge io confido sulla cortesia e benevolenza dei

(1) V. in fine.

collegi; ed io non m'affannerò a conquistare l'assentimento del Governo, il quale è già, per così dire, per gentile consuetudine acquisito.

Questa proposta di legge è una deroga alla norma eccezionale vigente secondo la quale non si dà luogo a duplicati, in caso di smarrimento o di distruzione di titoli del consolidato al portatore; questa deroga cerca invece di ricondurci ai principi generali del diritto e alla massima sancita nella legislazione commerciale. Difatti l'articolo 56 del nostro codice di commercio stabilisce che, nei titoli al portatore smarriti o distrutti, possa aver luogo emissione di duplicati; e soltanto per quelli del consolidato, rinvia alla legge speciale che è poi quella restrittiva del 1860. Dunque questa proposta di legge non fa che informarsi e risalire alle pure sorgenti del diritto e tentare di correggere in parte le estreme ingiuste conseguenze di una eccezione. Di più, essa ha anche il conforto delle legislazioni straniere: perchè in quasi tutti i paesi, la legislazione in materia di consolidato è molto più larga, molto più liberale e conforme ai principi di giustizia.

Perchè, in Francia, è tanto naturalmente ammesso il principio della surrogazione e dei duplicati, che non fu necessaria neanche una legge speciale; ma è bastato un *arrêté* ministeriale, un semplice decreto per stabilire e riconoscere che lo smarrimento e la distruzione dei titoli possono dar luogo a duplicati e favore dei proprietari che dimostrino un fatto o l'altro, nelle debite forme. Ma, nel caso speciale, questa proposta di legge, nei luoghi colpiti dal terribile disastro del 28 dicembre, è anche un atto di giustizia e di reintegrazione.

Lo Stato, con provvedimenti saggi ed umani, intese a restaurare le ricchezze distrutte da quel terremoto. Orbene, se lo Stato con leggi speciali volle reintegrare il privato cittadino colpito dei beni perduti, perchè si ostinerebbe a negargli il riconoscimento di quei beni che rimasero illesi e che lo Stato stesso detiene in suo potere?

Noi proponenti siamo fiduciosi e risoluti di vincere l'ostilità sistematica di coloro che rifuggono dalle utili e giuste innovazioni, e si attengono strettamente alle grette formule burocratiche e sostengono il fiscalismo a ogni costo dello Stato, anche quando non è illuminato, nè giusto, nè utile; e crediamo che giovi, come in Francia, e non nuoccia alla più sicura e libera

circolazione dei titoli, un più profondo sentimento di giustizia e di opportunità.

Ecco a che tende questa proposta di legge, che era già stata svolta nella passata legislatura dal collega Colonna di Cesarò. Fu cortesemente presa in considerazione dalla Camera di allora, ed io mi lusingo che colleghi e Governo vorranno ancora una volta dar prova della loro benevolenza prendendola in considerazione. (*Approvazioni*).

BASLINI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BASLINI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. Dichiaro all'onorevole Mondello ed ai colleghi, in nome dei quali ha svolto la sua proposta di legge, che il Governo, con le consuete riserve, consente che essa sia presa in considerazione.

PRESIDENTE. Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione la proposta di legge degli onorevoli Colonna di Cesarò, Mondello ed altri, si alzino.

(È presa in considerazione).

**Approvazione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-15.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-15.

Se ne dia lettura.

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, legge: (V. Stampato n. 394-A).

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 943,218.41 a favore dei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-15, indicati nella tabella annessa alla presente legge.

« È variata nel senso indicato nella tabella medesima la denominazione del capitolo n. 45 dello stato di previsione predetto ».

Si dia lettura della tabella annessa al disegno di legge.

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, legge:

TABELLA DELLE MAGGIORI E NUOVE ASSEGNAZIONI A FAVORE DI ALCUNI CAPITOLI DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1914-15.

Capitolo 35. Viaggi in corriere e trasporti di pieghi e casse per l'estero, lire 8,500.

Capitolo 36. Missioni politiche e commerciali, incarichi speciali, congressi e conferenze internazionali, lire 15,000.

Capitolo 38. Contributi a Commissioni ed uffici internazionali istituiti in dipendenza di speciali convenzioni, lire 1,600.

Capitolo 42. Spese di posta, telegrafo e trasporti all'estero, lire 500,000.

Capitolo 43. Rimpatri e sussidi a nazionali indigenti, lire 200,000.

Capitolo 44. Spese eventuali all'estero, lire 100,000.

Capitolo 45. Bandiere, stemmi, sigilli, ritratti a stampa delle Loro Maestà e mobili per la conservazione di libri e carte d'archivio all'estero, lire 4,000.

Capitolo 48. Sussidi vari - Spese d'ospedale e funebri, lire 80,000.

Capitolo 60-ter A. Spesa per la pubblicazione dei volumi XVIII, XIX e XX della raccolta dei trattati e convenzioni internazionali e per la ristampa dell'elenco dei trattati aggiornato, lire 18,000.

Capitolo 60-ter B. Somma da corrispondere ad un funzionario diplomatico per servizi dal medesimo prestati in precedenti esercizi finanziari quale primo segretario di Legazione ed in compenso di quote di stipendio addebitategli in seguito alla sua retrocessione a segretario, lire 15,576.75.

Capitolo 60-vii. Saldo degli impegni verificatisi sul capitolo n. 27 « Stipendi e indennità varie a funzionari a disposizione del Ministero degli affari esteri per i servizi diplomatico e consolare » dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1913-1914, lire 541.66.

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

**Approvazione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-15.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-1915.

Se ne dia lettura.

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, legge: (V. Stampato n. 395-A).

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione dell'articolo unico, del quale do lettura:

« Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 359,400 e le diminuzioni di stanziamento per eguale somma nei capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-15, indicati nella tabella annessa alla presente legge ».

Si dia lettura della tabella annessa al disegno di legge.

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, legge:

TABELLA DI MAGGIORI ASSEGNAZIONI E DI DIMINUZIONI DI STANZIAMENTO SU TALUNI CAPITOLI DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DEGLI AFFARI ESTERI PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1914-15.

*Maggiori assegnazioni.*

Capitolo 1. Ministero — Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 5,000.

Capitolo 2. Ministero — Personale di ruolo — Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 1,000.

Capitolo 4. Ministero — Spese d'ufficio, lire 56,000.

Capitolo 6. Manutenzione e servizio del Palazzo della Consulta e di altri locali ad uso d'ufficio del Ministero, lire 6,000.

Capitolo 7. Ministero — Pigione di locali ad uso dell'Amministrazione centrale, lire 730.

Capitolo 9. Acquisto di decorazioni, lire 6,000.

Capitolo 11. Spese postali, lire 5,000.

Capitolo 13. Spese di stampa, lire 5,000.

Capitolo 14. Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 14,000.

Capitolo 16. Compensi per lavori straordinari, lire 40,000.

Capitolo 17. Sussidi ad impiegati e al basso personale in attività di servizio, lire 500.

Capitolo 18. Sussidi ad impiegati invalidi già appartenenti all'Amministrazione degli affari esteri e loro famiglie, lire 1,000.

Capitolo 19. Spese casuali, lire 8,000.

Capitolo 20. Indennità, diarie e compensi a membri di Commissioni giudicatrici di esami ed ai rispettivi segretari, lire 9,500.

Capitolo 26. Stipendi al personale degli interpreti (*Spese fisse*), lire 1,700.

Capitolo 34. Indennità di primo stabilimento ad agenti diplomatici e consolari, viaggi di destinazione e di traslocazione, lire 150,000.

Capitolo 52. Competenze al personale delle Regie scuole all'estero, lire 30,000.

Capitolo 55. Acquisto di libri, materiali scolastici, oggetti per le premiazioni e medicinali per gli ambulatori medici e spese di spedizione, lire 20,000.

*Diminuzioni di stanziamento.*

Capitolo 24. Stipendi al personale delle Legazioni (*Spese fisse*), lire 5,200.

Capitolo 25. Stipendi al personale dei Consolati (*Spese fisse*), lire 27,000.

Capitolo 27. Stipendi e indennità varie a funzionari civili e militari a disposizione del Ministero degli affari esteri per i servizi diplomatico e consolare, lire 23,000.

Capitolo 29. Assegni ed indennità straordinarie di rappresentanza al personale dei Consolati (*Spese fisse*), lire 208,000.

Capitolo 30. Assegni al personale degli interpreti (*Spese fisse*), lire 9,000.

Capitolo 37. Contributi ad istituzioni geografiche, commerciali, coloniali, di cultura e simili, lire 9,200.

Capitolo 53. Fitto dei locali delle scuole italiane all'estero ed annualità per l'estinzione dei mutui con la Cassa dei depositi e prestiti per la costruzione e l'acquisto di locali scolastici all'estero (Legge 2 febbraio 1903, n. 42), lire 20,000.

Capitolo 56. Spese generali per le scuole italiane all'estero, lire 20,000.

Capitolo 57. Spese casuali per le scuole italiane all'estero, lire 10,000.

Capitolo 60-bis. Spese da farsi dal Commissario e dal personale italiano addetto alla Commissione internazionale di controllo per l'Albania ed assegni al Commissario ed al personale medesimo (Legge 18 giugno 1914, n. 543), lire 28,000.

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

**Approvazione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1914-1915.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1914-15.

Se ne dia lettura.

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, legge: (Vedi *Stampato*, n. 396-A).

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

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli:

Art. 1.

« Sono approvate le maggiori assegnazioni di lire 226,443.41 e le diminuzioni di stanziamento per ugual somma sui capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1914-15, indicati nella tabella annessa alla presente legge ».

Si dia lettura della tabella annessa a questo articolo.

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, legge:

TABELLA DI MAGGIORI ASSEGNAZIONI SU ALCUNI CAPITOLI DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1914-15.

Capitolo 3. Compensi per lavori straordinari di qualsiasi natura al personale dell'Amministrazione centrale e provinciale anche dipendente da altri Ministeri - Re-

tribuzioni a personale straordinario temporaneamente assunto presso l'Amministrazione centrale con le norme dell'articolo 9 della legge 11 giugno 1897, n. 182, lire 75,000.

Capitolo 7. Ministero - Spese di illuminazione e riscaldamento di locali - Acquisto e manutenzione di mobili - Altre spese d'ufficio e di rappresentanza, lire 35,000.

Capitolo 9. Ministero - Spese di manutenzione e adattamento dei locali dell'Amministrazione centrale, lire 2,000.

Capitolo 10. Ministero - Fitto di locali, lire 5,617.50.

Capitolo 13. Sussidi ad impiegati ed insignificanti in attività di servizio ed aiuti al personale di prima nomina, lire 7,000.

Capitolo 18. Indennità ai membri delle Commissioni o Giunte permanenti e temporanee per le quali non esistono stanziamenti speciali nel bilancio - Indennità ai componenti le Commissioni per le nomine e promozioni del personale dipendente dal Ministero ed alle Commissioni per concorsi ad assegni a posti gratuiti in istituti di educazione, a posti di studio e di perfezionamento - Indennità e compensi per incarichi diversi di qualsiasi natura, lire 850.

Capitolo 19. Indennità di trasferimento a funzionari dipendenti dal Ministero e indennità di trasferimento al domicilio eletto, dovute ai funzionari suddetti collocati a riposo ed alle famiglie di quelli morti in servizio, lire 23,000.

Capitolo 23. Spese per gli stampati occorrenti all'Amministrazione centrale e da inviare agli uffici provinciali - Stampa del Bollettino ufficiale e di altre pubblicazioni del Ministero per le quali non esistono speciali stanziamenti nel bilancio, lire 10,000.

Capitolo 24. Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 13,000.

Capitolo 25. Spese di legatura di libri e di registri per l'Amministrazione centrale, lire 3,000.

Capitolo 86. Spese d'ufficio, di fitto e manutenzione dei casamenti e dei mobili per i licei della Toscana, per i licei ginnasiali di Napoli non annessi a convitto, per il ginnasio femminile di Roma e per il ginnasio di Frosolone - Imposte sui fabbricati, lire 10,000.

Capitolo 90. Sussidi ad alunne ed alunni poveri delle scuole secondarie classiche, lire 1,500.

Capitolo 104. Sussidi ed assegni fissi ad istituti d'istruzione media tecnica ed alle scuole per agenti ferroviari di Napoli e Roma, lire 1,304.80.

Capitolo 105. Sussidi ad alunne ed alunni poveri delle scuole secondarie tecniche, lire 1,500.

Capitolo 127. Indennità per ispezioni e missioni varie in servizio dell'istruzione media, lire 15,000.

Capitolo 143. Convitti nazionali - Personale - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 500.

Capitolo 153. Educatori femminili - Posti gratuiti e semigratuiti, lire 1,780.

Capitolo 195. Indennità e spese per ispezioni e missioni in servizio delle biblioteche, lire 2,000.

Capitolo 202. Accademie ed Istituti di belle arti e d'istruzione musicale e drammatica - Personale - Assegni e paghe al personale straordinario - Compensi e indennità a liberi docenti ed a maestri straordinari d'insegnamenti speciali (*Spese fisse*), lire 3,000.

Capitolo 307-bis-A. Spesa occorrente per provvedere al pagamento di somme dovute alla Ditta Belingardi e C. di Torino in seguito a sentenza della 2ª pretura di Roma, ed al pittore Gino Romiti a titolo di risarcimento di danni da questi sofferti per la mancata esposizione di un suo dipinto alla Mostra di Barcellona e per il ritardo della restituzione del dipinto all'autore, lire 640.

Capitolo 345. Contributo dovuto alla Cassa di previdenza per le pensioni dei sanitari, per il quindicennio 1º luglio 1899-30 giugno 1913 in conseguenza dell'istituzione del posto di medico nel ruolo organico del Regio istituto dei sordomuti di Roma ed in esecuzione delle leggi 14 luglio 1898, n. 335, e 2 dicembre 1909, n. 744, lire 4,356.

#### *Saldi di spese residue.*

Capitolo 321. Saldo degli impegni riguardanti le spese generali degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 2,725.40.

Capitolo 322. Indennità ai funzionari civili che prestano servizio nei comuni compresi nell'allegato di cui all'articolo 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12, e saldo di spese relative riguardanti gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 354.

Capitolo 329. Saldo degli impegni riguardanti le spese per l'assicurazione del personale contro gli infortuni sul lavoro e contro l'invalidità per qualunque causa, degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 174.67.

Capitolo 338. Saldo degli impegni riguardanti le spese dell'istruzione media, degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 5,985.46.

Capitolo 343. Saldo degli impegni riguardanti le spese per l'educazione fisica, degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 19.18.

Capitolo 344. Saldo degli impegni riguardanti le spese per gli istituti di educazione, i collegi e gl'istituti dei sordomuti, degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 793.33.

Capitolo 420. Saldo degli impegni riguardanti le spese per gli istituti e corpi scientifici e letterari, degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente (per la parte riguardante le spese per le biblioteche), lire 166.25.

Capitolo 431. Saldo degli impegni riguardanti le spese per le antichità e belle arti degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente, lire 176.82.

#### DIMINUZIONI DI STANZIAMENTO SU ALCUNI CAPITOLI DELLO STATO DI PREVISIONE DELLA SPESA DEL MINISTERO DELL'ISTRUZIONE PUBBLICA PER L'ESERCIZIO FINANZIARIO 1914-15.

Capitolo 1. Ministero - Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 12,057.50.

Capitolo 83. Regi ginnasi e licei - Personale - Rimunerazioni per insegnamenti speciali nei licei e per servizi straordinari eventuali, anche ad insegnanti chiamati a coadiuvare nella direzione i capi d'istituto a causa di eccezionali condizioni dei locali, lire 9,000.

Capitolo 85. Regi ginnasi e licei - Acquisto e conservazione del materiale scientifico e didattico per i gabinetti e per le biblioteche - Spese per le esercitazioni nei gabinetti medesimi, lire 15,000.

Capitolo 89. Sussidi ed assegni fissi ad istituti d'istruzione media classica, lire 1,304.80.

Capitolo 94. Regie scuole tecniche, Regi istituti tecnici e nautici - Personale - Rimunerazioni per servizi straordinari eventuali anche ad insegnanti chiamati a coadiuvare nella direzione i capi d'istituti a causa di eccezionali condizioni dei locali, lire 3,000.

Capitolo 109. Regie scuole complementari e normali - Personale - Rimunerazioni per insegnamenti speciali e per servizi straordinari eventuali, anche ad insegnanti chiamati a coadiuvare nella direzione i capi di istituti a causa di eccezionali condizioni dei locali, lire 8,000.

Capitolo 111. Regie scuole complementari e normali - Classi elementari di tirocinio e giardini d'infanzia annessi - Acquisto e conservazione del materiale scientifico e didattico per i gabinetti e per le biblioteche - Spese per le esercitazioni nei gabinetti medesimi e spese per la coltivazione degli orti agrari, lire 20,000.

Capitolo 114. Borse di studio ad alunni ed alunne delle scuole normali, stabilite dalla legge 12 luglio 1896, n. 293, pensioni agli allievi ed alle allieve delle scuole normali già a carico delle provincie ed assunte dallo Stato per effetto della legge 24 marzo 1907, n. 116 e del Regio decreto 15 maggio 1910, n. 336 (*Spese fisse*), lire 6,000.

Capitolo 117. Ispettorato delle scuole medie normali e complementari - Personale di ruolo - Stipendi (*Spese fisse*), lire 441.11.

Capitolo 142. Convitti nazionali e convitto *Principe di Napoli* in Assisi, per i figli degli insegnanti - Personale di ruolo - Stipendi - Rimunerazioni per supplenze (*Spese fisse*), lire 10,000.

Capitolo 150. Educatori femminili - Personale di ruolo - Stipendi - Rimunerazioni per supplenze (*Spese fisse*), lire 4,300.

Capitolo 152. Sussidi eventuali per il riordinamento di istituti di educazione femminile, lire 41,780.

Capitolo 168. Regie Università ed altri Istituti d'istruzione universitaria - Personale - Assegni e paghe al personale straordinario (*Spese fisse*), lire 16,000.

Capitolo 171. Regie Università ed altri Istituti d'istruzione universitaria - Personale - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 5,000.

Capitolo 178. Posti gratuiti, pensioni, premi, sussidi ed assegni per incoraggiamenti agli studi superiori e per perfezionamento nei medesimi, lire 2,000.

Capitolo 182. Indennità per ispezioni e missioni in servizio dell'istruzione superiore, lire 5,000.

Capitolo 188. Biblioteche governative - Personale - Assegni agli apprendisti distributori - Spese diverse e compensi attinenti all'insegnamento per le scuole tecnico-bi-

bliografiche - Assegni e paghe al personale straordinario, lire 5,000.

Capitolo 201. Accademie ed Istituti di belle arti e di istruzione musicale e drammatica - Personale - Retribuzione per le classi aggiunte giusta gli articoli 15 e 16 della legge 6 luglio 1912, n. 734 (*Spese fisse*), lire 11,000.

Capitolo 204. Accademie ed Istituti di belle arti e d'istruzione musicale e drammatica - Spese di fitto, manutenzione, adattamento, illuminazione e riscaldamento dei locali - Acquisto e conservazione dei mobili - Altre spese di ufficio e spese di rappresentanza, lire 3,000.

Capitolo 206. Pensionato artistico e musicale e spese relative - Concorso drammatico, lire 6,000.

Capitolo 212. Musei, gallerie, scavi di antichità e monumenti - Uffici delle licenze per l'esportazione degli oggetti di antichità e d'arte - Personale - Assegni e paghe al personale straordinario (*Spese fisse*), lire 9,560.

Capitolo 216. Lavori di conservazione e di restauro ad opere d'arte di proprietà pubblica e privata, lire 6,000.

Capitolo 225. Monumento di Calatafimi e tomba di Giuseppe Garibaldi in Caprera - Spese di manutenzione e custodia - Assegno pel sepolcreto della famiglia Cairoli in Gropello - Spese per la conservazione di altri monumenti, edifici, raccolte che si collegano a memorie di fatti patriottici o di persone illustri, lire 1,000.

Capitolo 231. Regio opificio delle pietre dure in Firenze - Regia Calcografia in Roma - Acquisto di materiale - Spese per la lavorazione - Spese per le incisioni della Regia calcografia e per la loro riproduzione, lire 8 000.

Capitolo 236. Spese inerenti agli studi ed alla compilazione della carta archeologica d'Italia, lire 2,000.

Capitolo 238. Catalogo dei monumenti e delle opere di antichità e d'arte - Materiale scientifico sussidiario per il catalogo - Biblioteca artistica ed archeologica della Direzione generale di antichità e belle arti, lire 4,000.

Capitolo 241. Consiglio superiore di antichità e belle arti e Commissione permanente per l'arte musicale e drammatica - Indennità di viaggio, diarie e gettoni di presenza per l'intervento alle sedute e spese materiali accessorie, lire 12,000.

Totale lire 226,443.41.

LEGISLATURA XXIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 20 MARZO 1915

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni metto a partito l'art. 1º con la tabella annessa testè letta.

(È approvato).

Art. 2.

« La denominazione dei capitoli n. 74 e 240 dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1914-15 è modificata come segue: Capitolo n. 174. « *Assegni e sussidi per le scuole professionali femminili e per corsi professionali femminili nelle scuole elementari e popolari* » — Capitolo n. 240. « *Paghe, mercedi, regalie e indennità agli operai già assunti in servizio nei musei, delle gallerie, degli scavi e dei monumenti come dall'elenco nominativo della tabella C allegata allo stato di previsione della spesa per l'esercizio finanziario 1908-909; visite medico fiscali agli operai e assegni in casi di malattia* ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione a scrutinio segreto dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge di 17 decreti Reali contenenti provvedimenti a sollievo dei comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915;

Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-15;

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-15;

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1914-15.

Si faccia la chiama.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasciamo aperte le urne e procederemo nell'ordine del giorno.

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

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

Proseguiamo nello svolgimento degli ordini del giorno.

L'onorevole Agnesi insieme con l'onorevole Sighieri, ha presentato i seguenti due ordini del giorno:

« La Camera invita il Governo a migliorare gli stipendi degli ingegneri capi del Genio civile ».

« La Camera invita il Governo:

1º ad aumentare gli stanziamenti per la costruzione delle strade comunali;

2º a risolvere il problema delle strade rurali;

3º ad estendere i benefici della legge 25 luglio 1881, n. 333, anche alle varianti al tracciato delle strade provinciali esistenti;

4º ad estendere i benefici della legge 29 dicembre 1904, n. 674, alle strade provinciali e comunali nei danni prodotti o minacciati dalle corrosioni del mare ».

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

(Sono appoggiati).

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

AGNESI. Cercherò di abbreviare il più possibile lo svolgimento dei miei due ordini del giorno.

Il mio ordine del giorno riguarda la necessità di aumentare gli stipendi degli ingegneri capi del Genio civile, argomento che è connesso direttamente col riordinamento degli uffici del Genio civile, riordinamento che l'onorevole ministro nel suo chiaro ed applaudito discorso ha già dichiarato essere appunto una delle riforme che egli intende attuare, anzi che sta già studiando, perchè ne riconosce l'urgente necessità.

Anche la Giunta generale del bilancio nell'accurata relazione dell'onorevole Ancona ha dichiarato che:

« È pensiero della vostra Giunta che occorra rivedere con fermezza di propositi i congegni dell'Amministrazione dei lavori pubblici per renderne più snello e rapido il funzionamento, nell'interesse ad un tempo della pubblica cosa e degli impiegati. Eliminare senza pietà organi inutili ed inespugnanti, ecc. ».

Io approvo i propositi dell'onorevole ministro, aderisco perfettamente a quanto scrive l'onorevole Ancona, ma ritengo che - se si vuole veramente e subito migliorare e rendere più snello e rapido l'ordinamento degli uffici del Genio civile, che sono la parte più fattiva dell'Amministrazione dei lavori pubblici - la cosa più utile ed urgente a farsi è quella di migliorare gli stipendi degli ingegneri capi del Genio civile, e questo prima di qualunque altro provvedimento o modificazione.

Difatti, vediamo la carriera degli ingegneri del Genio civile.

Un giovane ingegnere, appena laureato, si presenta ai concorsi del Genio civile, e, se approvato, entra quale allievo collo stipendio fisso di lire 3,000 annue, oltre qualche provento straordinario, per trasferte od altri incerti.

Veramente questo primo stipendio è adeguato e sufficiente, perchè trattasi di un giovane quasi sempre senza impegni di famiglia, e che finora poco sa della pratica della sua professione; per cui egli ha molto da imparare nell'ufficio e poco può produrre di utile per lo Stato.

Ma è la carriera successiva che è lenta e poco remunerata.

Da ingegneri-allievi si passa dopo anni parecchi ingegneri a lire 3,600, poi a lire 4,200, poi a lire 5,000, ed infine, dopo una media di 25 anni di servizio, i migliori di essi e non tutti, si capisce, arrivano ad essere nominati ingegneri capi, di seconda classe a lire 6,000 (nette circa lire 5,400); e poi, dopo anni parecchi, ingegneri-capi di prima classe a lire 7,000 (nette circa lire 6,000).

Ora io mi domando, come può un ingegnere a cinquant'anni di età, che può essere carico di famiglia, con figli che studiano all'Università, provvedere a tutto il necessario col misero stipendio di lire 5,400 nette?

Come può onestamente, dignitosamente e con tranquillità d'animo accudire alle sue funzioni?

Come può essere contento della posizione sua, quando egli vede, come ha di-

mostrato l'onorevole Vinaj, gli ingegneri e gli impiegati delle ferrovie dello Stato molto meglio pagati, quando egli vede attorno a sé i suoi compagni d'Università, che dedicatisi alla libera professione di ingegnere, guadagnano in qualunque città le dieci, le dodici ed anche le ventimila lire, o più; quando vede nelle città dei semplici geometri guadagnare colla loro professione molto di più di quanto è lo stipendio di un ingegnere-capo?

Da ciò deriva questo fatto doloroso e dannoso per servizio. Che ingegneri distinti, e forse i migliori, dopo essersi fermati qualche anno nel Genio civile, dopo aver fatto della buona pratica ed imparato a spese dello Stato, si servono del documento di aver appartenuto al Genio civile, come titolo o passaporto, per concorrere a posti più lucrosi presso provincie o comuni (ad esempio il comune di Genova paga al suo ingegnere-capo lire 18,000 di stipendio, e gli altri in relazione) oppure concorrono in quegli impieghi ove è lasciata loro la libertà di fare contemporaneamente il libero professionista; oppure diventano totalmente liberi professionisti o si impiegano nelle grandi industrie, molto meglio pagati, o si mettono a servizio di quelle stesse imprese che da funzionari dello Stato hanno dovuto sorvegliare e controllare ottenendo da esse lauti stipendi ed onorari profumati.

E chi è che resta negli uffici del Genio civile a fare la lunga e modestissima carriera?

Restano coloro che, o non hanno famiglia, oppure hanno la fortuna di essere benestanti di casa propria, ossia di avere già un proprio patrimonio, per cui per essi lo stipendio rappresenta solo il completamento o l'arrotondamento del fabbisogno familiare e l'ufficio rappresenta per essi una buona posizione sociale.

E rimangono poi i meno intraprendenti, i timidi dell'ignoto, e forse i mediocri. Tutti però si sentono disgustati del trattamento che loro fa lo Stato, perchè sentono che l'opera loro non è equamente e sufficientemente compensata.

E che cosa fanno alcuni di costoro - pochi però - per rimediare alle deficienze dello stipendio e soddisfare alle esigenze della vita?

Essi cercano di aumentare la loro magra entrata dello stipendio, sollecitando a destra ed a sinistra collaudi di lavori od altri incarichi dai quali possa venir fuori qualche onorario straordinario.

Inoltre fanno, mi si permetta la frase, la coltura artificiale dei sopraluoghi e relative trasferte. Tuttociò porta una grave spesa ai comuni od altri enti, reca grave danno al regolare andamento dell'ufficio, perchè quando si viaggia, non si studia e non si sorvegliano i propri dipendenti, e le pratiche non vanno innanzi ma dormono negli uffici per mesi ed anni.

Sono cose poco simpatiche a dirsi ed io non dirò di più. Ma è bene dirle, perchè venga il rimedio, ossia l'aumento degli stipendi.

Se lo Stato vuole avere veramente dei buoni ingegneri capi, che facciano seriamente ed onestamente il loro dovere, deve pagarli quanto si meritano ed io ritengo che al giorno d'oggi lo stipendio di un ingegnere capo non dovrebbe essere inferiore alle lire 10,000.

È vero che con questi aumenti ne verrà qualche aggravio al bilancio. Ma ad esso si potrà far fronte colla soppressione di qualche ufficio od ingranaggio inutile, applicando quanto giustamente dice nella sua relazione l'onorevole Ancona «eliminare senza pietà organi inutili od inceppanti».

Io non entro per ora in questo argomento che non fa parte del mio ordine del giorno - ed attorno a cui vi sarebbe molto da dire. E concludo nuovamente, ricordando all'onorevole ministro che, se vuole realmente e subito migliorare l'Amministrazione dei lavori pubblici, bisogna, prima di tutto, cominciare coll'aumentare gli stipendi degli ingegneri capi, i quali, a modesto mio avviso, rappresentano la pietra angolare della funzione dei lavori pubblici.

E passc a svolgere ora rapidamente il mio secondo ordine del giorno.

Non svolgerò la prima parte, perchè degli aumenti degli stanziamenti per la costruzione delle strade comunali già hanno parlato egregi colleghi, fra cui eloquentemente ed autorevolmente l'onorevole Parodi; e perchè l'onorevole ministro nell'ottimo suo discorso ha già dato precisi affidamenti. E di essi io vivamente lo ringrazio.

Dirò solo che questi stanziamenti sono dimostrati veramente necessari dal fatto che presso la Direzione generale dei ponti e strade si trovano giacenti numerose domande di comuni, completamente istruite ed approvate, che stanno da mesi attendendo gli stanziamenti.

Ricordo, ad esempio, all'onorevole ministro le strade dei comuni isolati del mio collegio: Armo, Moano e Conio, comprese nel primo piano triennale di esecuzione, che da molti mesi hanno i progetti pronti e fermi alla Direzione generale in attesa dei fondi per essere appaltate.

E non dico altro a questo proposito augurandomi di aver presto notizia dall'onorevole ministro, del loro appalto.

Il secondo numero del mio secondo ordine del giorno risponde al problema delle strade rurali.

Io chiamo strade rurali quelle modeste strade rotabili carraie che dai capoluoghi o dalle frazioni dei comuni si spingono attraverso le regioni agricole, specialmente verso i monti, e che quasi esclusivamente debbono servire ai bisogni dell'agricoltura.

Queste strade non sono considerate nella nostra legislazione. Esse sono comprese tra le cosiddette strade vicinali.

Infatti la nostra legislazione considera:

1° le strade nazionali, ossia quelle che servono a grandi interessi nazionali;

2° le strade provinciali, quelle che uniscono i capoluoghi di due provincie limitrofe, od i capiluoghi di circondari, od uniscono questi coi principali porti marittimi oppure quelle che sono riconosciute di molta importanza per gli interessi industriali, commerciali ed agricoli della provincia o della maggior parte di essa;

3° le strade comunali, che son quelle che uniscono i luoghi abitati di ciascun comune tra loro, o coi comuni vicini;

4° tutte le altre strade soggette a servitù pubblica, sono chiamate vicinali.

La nostra legislazione non fa alcuna speciale menzione, non dà alcuna importanza, non dà alcun sussidio alle strade rurali.

Eppure io convengo coll'onorevole Bignami il quale giustamente diceva in uno dei suoi magnifici discorsi che le strade rurali sono i vasi capillari della circolazione ordinaria; e Silvio Spaventa scriveva che: «la loro funzione è modesta, ma vitale per la civiltà e per l'economia pubblica».

La funzione delle strade rurali è veramente vitale ed importante, perchè nelle campagne, specialmente di montagna, è perfettamente inutile produrre quando non vi sono facili mezzi di trasporto, quando cioè la spesa dei trasporti fatti a schiena di mulo od a spalle di uomo eguaglia quasi il valore dei generi prodotti.

Dunque per sviluppare l'agricoltura che è la parte più importante della ricchezza della Nazione, occorre sostituire alle attuali cattive strade mulattiere o peggio sentieri da capre specialmente sull'alta montagna, delle strade carraje, che io chiamo rurali, di costruzione economica finchè si vuole, cioè di poca larghezza e di molta pendenza, ma sulle quali possa correre il carro, affinché i trasporti dai centri abitati alle campagne e viceversa si facciano sostituendo, come ha detto ottimamente il ministro, il sistema moderno della ruota all'antiquato sistema della schiena del mulo o delle spalle dell'uomo.

Ma se per le strade nazionali, provinciali e comunali vi sono leggi che facilitano la loro costruzione, e vi sono sussidi da parte dello Stato, nulla vi è per queste strade rurali.

Per costruire nuove strade rotabili rurali, non vi è nella nostra legislazione che il Consorzio libero degli utenti, e nessun sussidio si può ottenere dallo Stato.

Di questo importante problema già molti si sono occupati, qui e fuori di qui.

Molte Associazioni agrarie ed enti pubblici hanno fatto domanda al Governo che si risolvesse questo importante problema in modo da aiutare e spingere la costruzione di queste strade rurali.

Nella passata legislatura, a questo oggetto, l'onorevole Scorciarini aveva presentato un disegno di legge.

La Commissione parlamentare che esaminò quel progetto, presieduta dall'onorevole Carcano aveva fatto, se non erro, il voto o la proposta che le strade rurali di grande importanza per il comune venissero classificate tra le comunali: proposta veramente saggia ed opportuna.

Data l'importanza della questione, l'onorevole ministro Sacchi nominò una Commissione Reale presieduta dal senatore Quarta, la quale presentò già le sue proposte.

Io non conosco quella relazione.

Ma poichè io ritengo che il problema è tanto complesso che più difficilmente si potrà risolvere tutto in una volta e poichè ritengo che in generale è più facile venire alla soluzione totale dei gravi problemi quando vi si arriva a gradi, così io crederei che per la soluzione di questo problema si farebbe già un grande passo innanzi, quando si accettasse per intanto il principio della Commissione Carcano, cioè che, come sono dichiarate strade provinciali quelle che rispondono agli interessi industriali, commer-

ciali ed agricoli di una grande parte della provincia, così potessero essere dichiarate comunali quelle strade che partendo dai capoluoghi o dalle frazioni dei comuni si dirigono verso le campagne e rappresentano un importante interesse agricolo per una gran parte del territorio del comune.

Così queste strade rurali che costituiscono la grande parte delle vicinali, una volta dichiarate comunali, potrebbero godere per la loro costruzione dei sussidi e dei benefici che attualmente hanno le strade comunali.

Sottopongo queste mie considerazioni al giudizio dell'onorevole relatore e dell'onorevole ministro, al quale raccomando vivamente di voler risolvere in qualche modo questo importante problema delle strade rurali.

Ed ora vengo rapidamente alle ultime due parti del mio ordine del giorno che riguardano specialmente le strade provinciali.

Attualmente la costruzione di nuove strade provinciali è regolata dalle leggi 27 giugno 1869, 30 maggio 1875 e 23 luglio 1881.

Le strade comprese nelle prime due leggi sono fatte direttamente dallo Stato. Invece per le 246 strade comprese nella legge del 1881, per una lunghezza complessiva di chilometri 5,625 e per un importo di circa 132 milioni di lire, la cui spesa metà è a carico dello Stato e metà a carico delle provincie, le provincie hanno facoltà di provvedere esse stesse direttamente alla loro costruzione.

All'infuori delle strade, comprese in queste leggi, nessuna strada provinciale, senza una legge speciale, non può avere alcun sussidio dal Governo. Nemmeno lo possono avere le varianti al tracciato delle strade esistenti, varianti che la legge dei lavori pubblici considera come nuove strade, e perciò per l'articolo 25 della legge stessa l'andamento loro è riservato all'approvazione del Ministero.

Per la qualcosa, quando una provincia è obbligata a variare una strada provinciale, ad esempio, per allontanarla dal mare, per difenderla dalle corrosioni e dai danni delle mareggiate, è bensì obbligata ad ottenere l'approvazione dal Governo per fare le varianti, ma non vi è alcuna legge in virtù della quale la provincia possa domandare aiuti o sussidi allo Stato.

In queste condizioni si trova, ad esempio, la provincia di Porto Maurizio. Essa è

traversata lungo il mare da quella strada che una volta era nazionale, costruita da Napoleone I, che per Nizza e Genova congiungeva la Francia all'Italia. Parigi con Napoli.

Ora quella strada è diventata provinciale per la costruzione della ferrovia litoranea. Ma è sempre di carattere essenzialmente nazionale, essendo strada di confine e soggetta al forte transito di forestieri ed italiani che dalla Francia meridionale entrano in Italia e viceversa, col comodo mezzo degli automobili.

Ebbene, attualmente quella strada è tutta soggetta alla corrosione del mare, sicchè la provincia ha dovuto ora studiare una variante nel tratto tra i comuni di Santo Stefano e Riva Ligure che importa una spesa di circa 600,000 lire; essa ha domandato ed ottenuto l'approvazione del Ministero, ma non ha potuto avere alcun sussidio.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Così è la legge.

AGNESI. Lo so. Ora io domando, perchè lo Stato che concorre nella costruzione di tutte le nuove strade provinciali, anche di poca importanza, che concorre nella costruzione di tutte le strade comunali, od anche nelle loro varianti e sistemazioni, non deve concorrere nelle spese di costruzione di queste varianti a quelle strade provinciali che rappresentano un grande interesse nazionale?

Si trova dinanzi alla Camera un disegno di legge, il n. 121, che fa godere dei benefici della legge 25 luglio 1881, n. 333, ossia il 50 per cento del concorso dello Stato nella spesa di circa sei milioni, per una vasta rete di strade, di interesse locale, per la Maremma Toscana. E sta bene. Io approvo quel progetto. Ma domando all'onorevole ministro se non è giusto che si estendano anche i benefici della legge 25 luglio 1881 alle varianti di quelle strade provinciali, già esistenti, che si dimostrino veramente necessarie ed urgenti, e se non crede di provvedervi in qualche modo.

Come pure raccomando all'onorevole ministro di voler estendere i benefici della legge 29 dicembre 1904, n. 674, e successive che accordano sussidi alle provincie ed ai comuni per danni prodotti o minacciati alle opere pubbliche ed agli abitati, da alluvioni, frane e corrosioni di fiumi e torrenti, anche ai danni prodotti dalle corrosioni del mare. La mia domanda è tanto chiara, che non ha bisogno di spiegazione.

E con questo ho finito, pregando l'onorevole ministro di voler accogliere queste mie raccomandazioni, e di darmi una soddisfacente risposta. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Sipari, così concepito:

« La Camera invita il Governo a presentare un disegno di legge che estenda alle frazioni dei comuni i benefici delle leggi 8 luglio 1903, n. 312, sulle strade d'accesso a stazioni ferroviarie, e 15 luglio 1906, n. 383, sulle strade d'allacciamento dei comuni isolati ».

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

(È appoggiato).

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

SIPARI. Onorevoli colleghi, dopo l'ampio svolgimento dell'ordine del giorno dell'onorevole Parodi non avrei ragione di mantenere, se non a titolo di raccomandazione, l'ordine del giorno che ho presentato.

Infatti, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rispondendo appunto all'onorevole Parodi, dichiarò che ha già studiato un disegno di legge, che trovasi attualmente all'esame del Ministero del tesoro, col quale si estendono i benefici della legge 8 luglio 1903, n. 312, anche a quelle frazioni dei comuni per le quali la spesa della strada d'accesso non sia sproporzionata all'importanza della frazione.

È certo questo un altro lodevole passo, ma temo che purtroppo sarà difficile giudicare della maggiore o minore importanza della frazione, e l'elasticità del criterio potrà dar luogo a favoritismi o per lo meno a spequazioni.

Si potrebbe in parte rimediare con disposizioni relative alla costruzione di strade più modeste e anche mulattiere per le frazioni meno importanti.

Ma faccio notare che la legge ora in esame viene a beneficiare solo le frazioni di quei comuni che sono distanti non più di 25 chilometri dalla stazione ferroviaria, e dei quali comuni molti sono già uniti alla stazione per l'applicazione della legge del 1903.

Ma la legge 15 luglio 1906, n. 383, resta inalterata, mentre, a mio giudizio, sarebbe stato più urgente ed equo di estendere alle frazioni i benefici di questa legge, e non

quelli della legge del 1903 per le strade d'accesso alle stazioni.

Forse ciò non sarà stato consentito dalle attuali condizioni del bilancio dello Stato.

Ma prego l'onorevole ministro dei lavori pubblici di voler tenere possibilmente presente la necessità per il nostro paese di una rete stradale sempre più completa, e di considerare che s'impone la necessità di pensare, almeno in un prossimo avvenire, anche all'allacciamento stradale di quelle frazioni che sono lontane più di 25 chilometri dalla ferrovia.

Infatti l'estensione della legge del 1903, diretta a facilitare l'accesso alle stazioni per i comuni e le frazioni che sono più vicini alla ferrovia, è in fondo un'ingiustizia rispetto alle altre frazioni che si trovano più distanti dalla ferrovia, e che quindi risentono maggiore il bisogno di essere collegate col civile consorzio.

Per accedere al desiderio della Camera, data l'ora tarda ed il gran numero di iscritti a parlare, mi limiterò solo a far presente che la dolorosa conferma di quanto ho detto si verifica non solo nelle contingenze ordinarie della vita di queste povere frazioni, ma si è dovuta deplorare maggiormente nell'opera di soccorso in seguito al terremoto del 13 gennaio scorso. Per la mancanza di strade adatte, tante povere frazioni della mia infelice Marsica, come Roccaivivi, S. Giovanni, Morrea, Rendinara, La Meta, Aschi, Sperone, ecc., rimasero completamente abbandonate, e le poche tavole che qualche mese dopo il disastro incominciarono a giungervi, portate a soma, non permisero che la costruzione di qualche baracca soltanto. Ed è un problema serio oggi quello dei trasporti a dette frazioni dei numerosi materiali per la ricostruzione delle case danneggiate.

Onorevole ministro, dal suo cenno di capo io constato che ella riconosce la giustezza delle mie osservazioni, e fo pieno affidamento perciò che, non appena il bilancio lo consentirà, ella avrà a cuore di estendere alle frazioni i benefici anche della legge 15 luglio 1906.

E, fatta questa raccomandazione, onorevole Presidente, le dichiaro che ritiro volentieri il mio ordine del giorno. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Nuvoioni, così concepito:

« La Camera, considerando che la linea ferroviaria fra Ventimiglia e Genova a semplice binario da parecchi anni non sodisfa

affatto alle sempre crescenti esigenze del traffico;

considerando che nell'interesse e pel decoro nazionale è urgente ed inprorogabile provvedere al raddoppio del binario ed alla elettrificazione di quella linea ferroviaria, che è tra le più redditizie;

considerando che ogni ulteriore ritardo mentre sarebbe ingiustificato, nocivo ed imperdonabile, costituirebbe un permanente attentato alla sicurezza dei viaggiatori ed un sopralavoro eccessivo per gl'impiegati, con menomazione di movimento di forestieri e di reddito;

considerando che col raddoppiamento del binario e coll'elettrificazione potrebbero anche rendersi maggiormente redditizi i porti dell'estrema Liguria, dando maggiore impulso al progresso economico e commerciale di quella regione;

invita il Governo a presentare sollecitamente apposito disegno di legge per lo stanziamento delle somme necessarie ed a dare pronto inizio ai lavori ».

Non essendo presente l'onorevole Nuvoioni, s'intende che vi abbia rinunciato.

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Salvatore Orlando, così concepito:

« La Camera, convinta che, nelle presenti contingenze, l'organizzazione ferroviario-marittima dei porti italiani, ha chiaramente dimostrato la propria insufficienza, invita il Governo a presentare al Parlamento quelle proposte che crederà del caso dirette ad avviare i porti, che hanno un esteso raggio di influenza interna, ad una pratica ed efficace organizzazione autonoma, capace di fronteggiare e risolvere rapidamente tutte le necessità del lavoro e del traffico, e tale da fare realmente dei porti stessi, organi potenti dello sviluppo commerciale e marittimo del paese ».

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

(*E appoggiato.*)

Essendo appoggiato, l'onorevole Salvatore Orlando ha facoltà di svolgerlo.

ORLANDO SALVATORE. Mi consenta la Camera di riportare brevissimamente la discussione sulla questione dei porti, con alcune telegrafiche considerazioni relative al funzionamento di essi, avendo speciale riguardo alle condizioni del traffico marittimo nel presente periodo di guerra ed alle nostre esportazioni.

Sta in fatto che in questi mesi in alcuni dei porti italiani si è riversata una enorme affluenza di mercanzie, determinando un attivissimo traffico così di entrata come di uscita. Come hanno essi risposto alle cresciute esigenze del traffico, ora che avrebbero potuto largamente contribuire allo sviluppo commerciale del paese nella loro funzione di anelli di unione tra il movimento marittimo e quello terrestre?

Rispondo subito che hanno risposto male.

L'onorevole Visocchi l'altro giorno, rispondendo ad una interrogazione dell'onorevole Riseti, constatò che il carico nel porto di Genova era in aumento per i due mesi di gennaio e febbraio, e l'onorevole Visocchi dette una risposta esatta e cortese, come è nelle sue abitudini. Senonchè in genere le statistiche ferroviarie si limitano a mettere in vista il carico dei porti, ma trascurano quasi sempre lo scarico il quale ha per noi una molto maggiore importanza in quanto che si riferisce al movimento di esportazione.

Ora se si fossero messe in evidenza quelle cifre, i risultati sarebbero stati ben differenti. Le passerò brevemente in rassegna.

Il carico e scarico dell'ultimo bimestre, cioè nel periodo durante il quale si è verificato il maggior movimento di merci nel porto di Genova, hanno dato queste cifre: gennaio-febbraio 1914, caricati 55,825 carri; gennaio e febbraio 1915, 59,000; si ha quindi quel leggero aumento di cui parlò l'onorevole Visocchi. Invece i carri scaricati da 15,804 che erano nello stesso periodo del 1914, sono scesi a 12,366.

Così per Livorno: carri caricati nel gennaio e febbraio 1914, 11,535; nel gennaio e febbraio 1915: 10,514. Quindi una diminuzione di circa 1,000 carri. I carri scaricati sono lo stesso numero circa del periodo precedente.

Per Savona: gennaio e febbraio 1914: carri caricati 14,940; gennaio e febbraio 1915: 12,666, con una differenza in meno di 2,300 carri. Per lo stesso porto carri scaricati del primo bimestre 1914: 1363; questo numero scese a 1093 nello stesso periodo del 1915. Complessivamente questi tre porti hanno caricato e scaricato 103,487 carri nel gennaio e febbraio del 1914 e 99,394 carri nello stesso periodo del 1915. Quando spesso nel porto di Genova 50 piroscafi attendevano lo scarico ed oltre duemila carri all'esportazione correvano uguale sorte.

Molto maggiore poi è la diminuzione del movimento se consideriamo il bimestre pre-

cedente cioè quello di novembre-dicembre, nel quale il movimento complessivo di carico e scarico nel porto di Genova fu per oltre 7,100 carri inferiore a quello corrispondente del 1913 e per 1,500 circa per ciascuno dei porti di Livorno e di Savona.

E se indaghiamo qual genere di esportazione è colpita specialmente da questo principio di paralisi prodotto dalla congestione del traffico, noi dobbiamo constatare che non è l'esportazione di transito bensì la nostra propria.

Infatti nel quadrimestre novembre-febbraio l'importazione dai valichi Alpini, che comprende naturalmente il transito per i nostri porti, è diminuita in confronto dei periodi precedenti del 16.58 per cento nel novembre, dell'11.74 per cento nel dicembre e dell'8.20 e 1 per cento rispettivamente pel gennaio e febbraio, perciò la grande affluenza di merci che si presentava a Genova per essere esportata era data dalla nostra produzione.

Dunque vi è complessivamente una diminuzione nel movimento marittimo ferroviario dei porti dell'alto Tirreno per effetto delle condizioni determinate dalla guerra attuale. Infatti, mentre avrebbe dovuto verificarsi un grande aumento a Genova, la esportazione, nel solo quadrimestre che ho citato, ha subito una diminuzione di 6,000 carri; e ciò è sconcertante.

L'iniziativa privata dunque intesa ad avviare nuovi traffici si trovò ostacolata dalle condizioni insufficienti dei porti, i quali lungi dal dare aumento diedero diminuzione di movimento.

Quali sono le ragioni per cui si verifica questo stato anormale di cose, che va al disopra della volontà del Governo? Non posso ora svolgere ampiamente questa questione. Accenno di volo alle principali ragioni, che sono: la mancanza di carri e la mancanza di spazi e tettoie sui porti.

I carri mancano sempre nei porti. Chi ha pratica dei porti sa che non vi si lavora che il lunedì, perchè la domenica dà modo di far arrivare i carri. Quanti carri date ai porti, tanti se ne caricano. Se ne date molti se ne caricano molti, se ne date pochi se ne caricano pochi. (*Interruzione*).

Non credo che manchino i carri, onorevole Chiesa, perchè i carri lasciati dalle convenzioni ferroviarie furono 60 mila, ora ve ne sono 104,000, un aumento cioè dell'80 per cento, mentre il traffico da 27 milioni di tonnellate nel 1905 è salito solo del 50 per cento giungendo a 41 milioni di lire. La mancanza dipende dal fatto che questi va-

goni non giungono ai porti e non possono circolare. I carri, per arrivare ai porti, filtrano attraverso comunicazioni ferroviarie che sono assolutamente insufficienti. Noi abbiamo elettrificato ferrovie, abbiamo fatto filovie, abbiamo fatto panchi, ma i carri mancano sempre.

Il ministro e il sottosegretario di Stato possono dire quante volte dobbiamo ricorrere a loro domandando vagoni e vagoni. Ed allora perchè non si provvede? Unico mezzo efficace è quello di dare mezzi di comunicazione abbondanti tra i porti e le regioni retrostanti.

Così per Genova io credo che l'unico mezzo efficace sia quello di aprire il valico appenninico per la direttissima Genova-Milano; così per Savona aprire un'altra comunicazione per Torino, e per Livorno (qualche volta pur bisogna parlare d'interessi locali) bisogna bene fare qualche altra cosa.

Noi abbiamo ancora quello che fu fatto dal granduca di Toscana nel 1844, quando si credette che la Pisa-Livorno fosse sufficiente. Oggi, dopo tanti anni, dopo che il commercio e il movimento del porto è incomparabilmente maggiore, siamo sempre nelle stesse condizioni, e lo Stato italiano non ha creduto di creare nuove e maggiori comunicazioni.

Porti, onorevole ministro, la sua attenzione e le sue cure a questo problema. Io so quanto ella ha fatto anche per il porto di Livorno. Ma è una questione vitale per il progresso della Toscana, che non deve essere dimenticata.

Dico due parole rapidamente sulla questione degli spazi, che sono così essenziali per il funzionamento del porto. Gli spazi sono i serbatoi delle merci destinate a far sì che le correnti dei traffici terrestri-marittimi non si arrestino sui porti.

Perciò gli spazi disponibili sono una questione essenziale. Facendo un confronto con quelli che sono gli spazi coperti nei porti stranieri, occorrerebbe avere circa 13 ettari di tettoie per Genova e 3 o 4 per Livorno.

Invece Genova non credo che arrivi a 4 ettari, ed abbiamo a Livorno una sola tettoia ferroviaria, tettoia del resto utilissima, come è utilissima quella di Genova a Ponte Parodi. Queste sono le condizioni di fatto, alle quali occorre provvedere; e se non si può immediatamente, si provveda almeno pel futuro.

E vengo alla parte sostanziale del mio ordine del giorno, ed avrò telegraficamente finito, cioè all'organizzazione dei porti, della quale da tanto tempo ci siamo occupati e lamentati qua dentro, perchè tutte le varie autorità portuali sono in uno stato di assoluta e spesso feroce indipendenza. Il porto è un campo non solo di lavoro ma anche di contesa, e la contesa si estende ai Ministeri, e non si giunge alla definizione di una vertenza e ad un provvedimento, se non dopo un lungo periodo di tempo e dopo un lavoro lungo e noioso dei deputati. Io ho chiesto molte volte l'autonomia dei porti. Non inteno in questo momento di chiedere questo, ma credo che almeno una migliore organizzazione si possa fare.

Il momento è grave: si tratta di approfittare appunto di questo momento in cui le nazioni belligeranti e specialmente la Germania hanno abbandonato molte linee di traffico, per prenderle noi dove è possibile.

Così ha fatto l'Inghilterra, e quel Board of Trade una settimana dopo la guerra pubblicò tabelle, dati, modelli, prezzi, per indirizzare l'esportazione inglese alla cattura dei traffici abbandonati.

Noi abbiamo il diritto e il dovere di fare tutto quanto possiamo perchè la nostra produzione aumenti. Abbiamo nominata una Commissione che vigila sul contrabbando di guerra; dovremmo nominare anche un'altra Commissione che vigilasse sulla nostra esportazione, perchè credo che una simile Commissione potrebbe giovare molto.

E concludo chiedendo che si cominci almeno dall'organizzare i porti; e richiamo alla memoria del ministro il decreto Bettolo-Rubini che istituiva nel 1910 una Commissione consultiva per il porto di Napoli.

I membri di quella Commissione forse erano troppi; però il concetto era giusto, perchè in essa entravano in maggioranza uomini che venivano dal lavoro, mentre quelli che venivano dagli uffici erano in minoranza, e la Commissione poteva giudicare con unità di criterio di quanto rifletteva gli interessi marittimi nei riguardi tecnici ed economici, coordinando l'azione delle varie Amministrazioni con le questioni di ordine generale.

Prego dunque l'onorevole ministro di voler considerare se le disposizioni contenute in questo decreto, non potrebbero essere estese ad altri porti.

Noi parteggiamo per la riorganizzazione completa dei porti; ma se non si può riu-

scire a questo, facciamo almeno un primo passo.

Ripeto, il momento è grave per il paese; se non approfittiamo ora delle opportunità che ci si offrono, non faremo più niente. Non ho altro da dire. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno Sanjust:

« La Camera fa voti perchè il Governo, tenuto conto dei progressi della scienza e delle mutate condizioni di tutti i rami dei pubblici lavori, voglia presentare una nuova legge organica sulle opere pubbliche in sostituzione di quella del 20 marzo 1865, numero 2248-F ».

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

(È appoggiato).

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

SANJUST. Onorevoli colleghi! Già altre volte, e precisamente in occasione della discussione di questo bilancio, mi sono permesso di richiamare l'attenzione del ministro competente sulla necessità di cambiare completamente questo nostro strumento di lavoro che è la legge sui lavori pubblici e che, se per tanti anni ci ha servito bene, ora che le sue successive trasformazioni ne hanno fatto un mosaico, è diventato quasi inservibile.

La legge sui lavori pubblici è composta di sette titoli.

Il primo titolo è quello che definisce qual sia lo scopo dell'Amministrazione dei lavori pubblici e quale debba essere la sua azione sopra i lavori che si eseguono per conto dello Stato.

Ora questo titolo dovrebbe essere cambiato radicalmente, perchè oggi il compito del Ministero dei lavori pubblici non è più quello che era nel 1865, non solo, ma si svolge con metodi diversi ed in un ambiente politico e tecnico completamente mutato.

Il secondo titolo della legge in questione riguarda le strade. Anche per questo, le modificazioni dovranno esser profonde, perchè mentre le strade tendevano dapprima a diventare uno strumento secondario di traffico dopo la costruzione delle ferrovie, adesso l'invenzione delle automobili ha fatto cambiare nuovamente le cose, per modo che ormai le strade ordinarie debbono essere considerate sotto un punto di vista assai

diverso da quello sotto al quale erano considerate or sono dieci anni.

Per conseguenza, i criteri di classifica debbono essere differenti, tanto più che, essendosi adottato il criterio di passare tra le provinciali quelle nazionali che sono diventate parallele alle ferrovie, siamo arrivati ad una tale confusione della classifica da rendere illogico il modo col quale queste strade debbono essere mantenute.

Potrei citare un esempio di una strada di Sardegna, la quale ha sei tronchi successivi; il primo nazionale, il secondo provinciale, il terzo nazionale, il quarto provinciale; e così via di seguito, di modo che gli ingegneri della provincia e dello Stato debbono percorrere inutilmente gli stessi tratti della strada per procedere alle visite rispettive.

Questo non è che un caso particolare; ma, dal caso particolare salendo alla generalità, si arriva a una condizione di cose assolutamente insostenibile.

D'altra parte le strade nazionali di oggi non possono essere più considerate col criterio di una volta, perchè colla istituzione dei servizi automobilistici può verificarsi la opportunità di considerare come nazionali certi tronchi stradali pur paralleli alla ferrovia, per la loro importanza internazionale o nazionale. Sopra questo argomento ho richiamato altre volte, proprio in questa sede, l'attenzione del ministro dei lavori pubblici, che non era naturalmente l'onorevole Ciuffelli. Ma o per cambiamento di Ministero od altro, la cosa è sempre rimasta sospesa, quantunque esistesse una Commissione appunto per questa questione della classifica. Ad ogni modo un titolo nuovo della legge organica metterebbe le cose a posto.

Se andiamo avanti, troviamo il titolo terzo, che parla delle acque sottoposte alla pubblica Amministrazione. Parecchi altri fra coloro che mi hanno preceduto, hanno già accennato alla necessità di un cambiamento nella legge della derivazione di acque pubbliche. Adunque la necessità di criteri nuovi nel rifondere le prescrizioni legislative che si riferiscono alle acque, è già stata ripetutamente constatata.

Al titolo quarto « Porti, spiagge, fari »: altro cambiamento. Poco fa l'onorevole Orlando accennava alla possibilità di un ordinamento completamente diverso nella gestione dei porti. I fari intanto sono spariti da questo titolo e sono andati al Ministero della marina. Quindi mutazioni di

oggetto che richiedono un'altra trasformazione assolutamente fondamentale nelle relative disposizioni di legge.

Delle strade ferrate non dirò nulla. Qui la trasformazione della legge dovrà pur essere radicale per molte ragioni che non dico stante l'ora tarda e la preghiera che mi è stata fatta di essere breve. Ciò perchè l'argomento dovrebbe essere trattato a fondo, il che non permetterebbe l'invocata brevità.

E veniamo al titolo sesto sulla gestione amministrativa ed economica dei lavori pubblici.

Questo titolo, onorevole ministro, dovrà essere non solo rifiuto, ma studiato completamente a nuovo, tenendo conto di tutte quelle osservazioni che lo stesso relatore del bilancio ha fatto nella sua pregevole relazione. Perchè, onorevole ministro, è dalla organizzazione di questo titolo che può dipendere l'abolizione di quelle anomalie che il relatore accennava quando diceva nella relazione al successivo bilancio 1915-16 che l'Amministrazione dei lavori pubblici non ha attitudine a spendere, per cui accumula troppi e troppo elevati residui. Inoltre un nuovo criterio direttivo può dare all'Amministrazione quella maggiore agilità che i tanti oratori che mi hanno preceduto, hanno ripetutamente richiesto.

Anche tutto il sistema degli appalti, quello delle aggiudicazioni, tutti i rapporti con la legge di contabilità generale dello Stato, che pur merita di essere riveduta, dovrebbero essere anch'essi variati in questo nuovo titolo che ha una importanza grandissima.

Infine il titolo settimo parla del personale del Genio civile. E qui per ragioni molto ovvie non voglio entrare in alcun particolare. Solo osserverò che, mentre ho sentito con piacere numerosi colleghi che di questo personale hanno parlato benevolmente, ho sentito d'altra parte critiche che possono in generale essere considerate come ingiustificate. Il personale del Genio civile fa sempre con molta abnegazione il suo dovere, e spero che il ministro vorrà confortare questa mia asserzione con una sua conferma.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. L'ho già detto.

SANJUST. Ma tante volte si trova in condizioni da non potere compiere facilmente il suo mandato, appunto per ragioni che dipendono dall'organamento odierno il quale non è altro se non il risultato di succes-

sive mutazioni, non tutte organiche e non tutte miranti allo stesso scopo. Per conseguenza anche il titolo settimo ha bisogno di una radicale riforma che accresca e completi l'efficacia della legge.

Si potrà osservare che se noi oggi, per opera di persone autorevolmente competenti, potessimo riuscire (ciò che forse non sarà facile) a cambiare completamente una legge così importante come questa, non passerebbero pochi anni che essa sarebbe forse nuovamente intaccata in qualche sua parte. Ma questo non dovrebbe arrestare l'opera che si dovesse fare per una legge organica generale, che diventerebbe come una pietra miliare della nostra legislazione tecnica. Tale fu la legge del 1865: essa si può considerare come un monumento di sapienza legislativa, opera di grandi valentuomini e di legislatori insigni. Oggi ci vorrebbe una nuova legge organica che, come quella, segnasse un'altra pietra miliare nella nostra legislazione in questa materia, tenendo conto delle condizioni mutate e particolarmente dei progressi innumerevoli della tecnica, sopra tutto in materia di trasporti.

Io mi auguro che da questa trasformazione della legge i lavori pubblici traggano quella rispondenza fra preventivi e consuntivi, quella rapida disposizione dei residui e quella agilità nelle molteplici manifestazioni della attività della amministrazione tecnica, che tutti desideriamo e che da tanti colleghi fu con insistenza invocata. Cosicché si possano eseguir le leggi e compiere i programmi di lavori in corrispondenza delle previsioni fatte e senza ritardi.

E, se voi, onorevole ministro, metterete la vostra firma a quel disegno di legge che otterrà questo benefico mutamento, avrete bene meritato della patria, ed avrete la riconoscenza di tutti quanti amano sinceramente il nostro Paese. (*Vive approvazioni*).

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

« La Camera invita il Governo a provvedere migliori comunicazioni ferroviarie dell'Umbria centrale, facilitando la costruzione d'una linea diretta dal capoluogo della provincia alla Firenze-Roma, via Chiusi ».

Ma l'onorevole Gallenga non è presente. S'intende quindi che vi abbia rinunciato.

Seguono due ordini del giorno dell'onorevole Merloni, il primo dei quali firmato

anche dagli onorevoli Pescetti e Altobelli, e così formulati:

« La Camera confida che il Governo, in armonia coi provvedimenti di amnistia emanati di recente in relazione ai fatti di giugno dello scorso anno, e per ragioni di evidente equità, provvederà pure ad amnistiare amministrativamente i ferrovieri puniti o licenziati a cagione degli stessi fatti »;

« La Camera, persuasa dell'utilità nazionale e dell'urgenza di una intensa politica di lavori pubblici, massime nelle regioni ove essa sarebbe più economicamente e socialmente redditizia, fa voti che il Governo voglia effettuare sollecitamente un piano organico di opere di bonifica stradali, ferroviarie e portuali nella Maremma toscana ».

Domando se questi ordini del giorno siano appoggiati.

(Sono appoggiati).

L'onorevole Merloni ha facoltà di svolgerli.

MERLONI. Onorevoli colleghi, mi limiterò a svolgere soltanto l'ordine del giorno che concerne le punizioni disciplinari inflitte ai ferrovieri, rimandando ad altra sede l'ordine del giorno che riguarda i lavori pubblici nella Maremma.

Quanto ai ferrovieri, è stata già data una risposta dall'onorevole sottosegretario per i lavori pubblici, la quale ha ingenerato, credo, nella massa dei ferrovieri una certa sfiducia: perchè è stata interpretata come una risposta assolutamente negativa per i ferrovieri licenziati. Ora a me sembra che quella risposta si possa interpretare nel senso che, come l'articolo 56 della legge sulle ferrovie dispone che i licenziamenti, i dimissionamenti siano dichiarati in confronto ai singoli ferrovieri, così anche il riesame della posizione di questi ferrovieri licenziati debba farsi, caso mai, singolarmente. Quindi la questione non mi pare pregiudicata; e noi attendiamo fiduciosi la parola del ministro, attendiamo che il Governo ci dica se intenda accogliere ed esprimere alcuni criteri di carattere generale e politico, i quali, una volta espressi dal Governo, sarebbero senza dubbio dagli organi amministrativi competenti interpretati e applicati in modo da offrire ad essi il mezzo di reintegrare singolarmente i singoli ferrovieri che sono stati licenziati.

Perchè la questione più grave è appunto quella dei ferrovieri licenziati o dimissionati. Dopo l'amnistia del 19 dicembre 1914, nella massa dei ferrovieri è rimasta l'impressione di una profonda ingiustizia: giacchè, se quell'amnistia si riferiva a fatti di natura politica, caduti sotto una sanzione penale, anche le punizioni inflitte ai ferrovieri col licenziamento, furono dettate in seguito ad uno sciopero politico, che era stato occasionato da quei medesimi fatti i quali avevano determinato le sanzioni penali. Ora è identica la materia, identico il reato; identico deve essere il provvedimento riparatore.

Sò bene che il Governo si arresta dinanzi alla considerazione che per gli uni ci fu una sanzione penale; per gli altri ci fu una sanzione semplicemente amministrativa; e che il Governo si è ostinato finora a non volere superare una difficoltà, che è di pura forma.

Infatti quale è la differenza fra l'articolo 56 della legge sulle ferrovie e l'articolo 181 del Codice penale? È una differenza tutta a svantaggio della legge amministrativa: perchè la legge penale, pel medesimo fatto, commina sanzioni che sono, qualitativamente, uguali a quelle che commina la legge amministrativa: in quanto esse si risolvono nell'allontanamento del ferroviere scioperante; ma, dal punto di vista quantitativo, la sanzione amministrativa è infinitamente più rigida e feroce della legge penale: perchè commina il licenziamento o dimissionamento che sia.

E, nelle condizioni attuali economiche del paese, il licenziamento dei ferrovieri vuol dire la disoccupazione, la fame e la miseria: perchè è stato chiuso ad essi perfino quello sbocco all'estero, che, specialmente i macchinisti ed i fuochisti, avrebbero potuto trovare aperto, se non ci fosse stata la conflagrazione europea e questa crisi di disoccupazione che ci stringe e angoscia; per cui anche la vostra sanzione amministrativa e punitiva ha avuto in realtà effetti di gran lunga maggiori di quelli che fossero nelle vostre intenzioni o previsioni, mentre in altre condizioni avrebbe trovato nel mercato di lavoro internazionale una attenuazione della sua entità e gravità.

Ora la considerazione politica, la considerazione dei risultati sproporzionati raggiunti da cotesta vostra disposizione di eccezione sono tali, per cui, dopo che voi avete amnistiato i fatti del giugno, mi pare che

possiate considerare lo sciopero ferroviario di allora come uno sciopero eminentemente politico, determinato da quei fatti stessi su cui avete fatto passare l'oblio amnistiatore, e non come uno sciopero, che si sia risolto in una violenta rottura di rapporti tra Amministrazione e ferrovieri. Quello sciopero fu - non vi ha alcuno che non ne sia convinto - mosso da uno slancio di popolare solidarietà, richiesta in un giorno di commozione popolare, ai ferrovieri, dalle organizzazioni economiche e politiche del proletariato.

Voi non potete non valutare questi fatti e queste circostanze, che danno il vero carattere, il vero significato allo sciopero dei ferrovieri, significato più morale, che sindacale, più umano, che politico. Voi, che avete dimostrato con la larghissima amnistia, data a coloro che furono coinvolti in processi per scioperi, per conflitti, e per tumulti, processi che avrebbero potuto attirare su coloro, che ne erano stati reputati responsabili, anni ed anni di galera, non potete lasciare sussistere di quei fatti gli effetti più dolorosi, che si traducono nella sofferenza, nel sacrificio, nella miseria di centinaia di famiglie di ferrovieri, a cui la legge toglie tutto, il pane e i diritti accumulati col lavoro del passato.

Noi abbiamo fiducia in un provvedimento di equità, che voi, onorevole ministro, sarete per prendere e che è ansiosamente atteso dalla grande famiglia dei ferrovieri.

Noi abbiamo fiducia in questa vostra parola, e siamo certi che, come ogni provvedimento di equità, anche questo susciterà in essi sentimenti buoni e fecondi di operosità più fervente, e, attraverso l'esercizio faticoso dei loro doveri quotidiani, una maggiore fiducia, di cui hanno bisogno loro, ma avete bisogno anche voi, per il compimento delle loro aspirazioni nell'avvenire. (*Approvazioni*).

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

« La Camera - anche per ragioni di evidente opportunità - ritiene doversi estendere i benefici del decreto di amnistia, ai ferrovieri licenziati in seguito allo sciopero di giugno, colla loro riammissione in servizio ».

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

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Bocconi ha facoltà di svolgerlo. Naturalmente lo farà molto brevemente dopo quanto ha detto l'onorevole Merloni.

BOCCONI. L'onorevole Presidente mi ha tolto la parola, che stavo per pronunciare. Dopo lo svolgimento, dato al suo ordine del giorno dal collega Merloni, nessuna ragione più sussiste perchè io lungamente occupi, nello svolgere il mio ordine del giorno, il tempo della Camera. Dovrei associarmi a quanto ha detto il collega Merloni; però io debbo, onorevole ministro, dirvi aperto l'animo mio, che non è ottimista, come quello del collega Merloni; debbo dirvi che sento in fondo la inutilità del nostro ordine del giorno.

Ho qui sott'occhi la risposta, che il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha dato in una delle sedute passate agli onorevoli Saraceni e De Felice. Io penso che il Governo non senta la grande importanza politica dei provvedimenti, che noi reclamiamo da tempo, (*Oh! oh! — Commenti*) provvedimenti di importanza politica, di pacificazione politica, che dovrebbero essere già stati ispirati da molte ragioni di equità e di opportunità.

Da ragioni di equità, onorevole ministro, perchè, come ha detto il collega Merloni, dopo che l'amnistia ha cancellato anche il ricordo dei fatti da cui sono derivate le punizioni amministrative, mal si comprende come debba rimanere queste conseguenze amministrative, che sono peggiori della conseguenze di ordine penale, poichè i pochi mesi di carcere passano, ma il licenziamento, ma la perdita del lavoro, la perdita del pane, permangono con una conseguenza di disastri morali e materiali per numerose famiglie.

Da ragioni di opportunità, onorevole ministro, e di sincera opportunità. Perchè se è vero che da voi partono continuamente, per ogni questione, appelli alla solidarietà nazionale, se questi appelli rispondono a sentimento vero e ad una convinzione profonda, onorevole ministro, permettete che io dica a voi che noi non comprendiamo perchè mai all'opportunità delle vostre parole non segua immediatamente e sinceramente la opportunità dei fatti. (*Rumori*).

I colleghi che gridano, forse non sentono, non hanno l'animo che noi abbiamo. (*Vivissimi rumori*)

Voci. Lo abbiamo tutti come voi!

BOCCONI. Quando si tratta di queste questioni, voi non sentite il dolore... (*Vivi rumori*)

*Voci.* Ma sì, sì!

BOCCONI. Onorevole ministro, io leggo qui nella risposta che l'onorevole sottosegretario di Stato dava all'onorevole Saraceni, che il Governo fa assegnamento sicuro sullo spirito di disciplina e sul patriottismo dei funzionari e degli agenti ferroviari tutti per qualsiasi grave evenienza possa correre il nostro paese.

Orbene, onorevole ministro, se voi credete e domandate questo, non tardate un momento solo a completare il provvedimento che avete iniziato con l'amnistia, e togliete ogni ragione di malcontento e di disagio dalla famiglia ferroviaria.

È vero, onorevole ministro, l'onorevole sottosegretario di Stato ha annunciato che il Governo è forse disposto a fare qualche cosa; ha assicurato che il Governo non sarà avaro di un atto d'indulgenza.

Orbene, onorevole ministro, lasciate che io vi parli ancora franco, e che vi dica come un atto di Governo, che deve essere ispirato ad un alto criterio di pacificazione politica, non può essere lasciato aspettare come una umiliazione.

È vero; voi dite che in questo caso non può parlarsi di amnistia, ma di singoli atti di clemenza; ma noi domandiamo, come domandava il collega Merloni poc'anzi, che voi diciate una parola che indichi l'indirizzo che l'Amministrazione ferroviaria dovrà seguire per questi singoli atti di clemenza.

Perchè ve ne cito uno caratteristico di questi atti, che dice tutta l'enormità del ritardo nel prendere il provvedimento che noi reclamiamo. Vi è stato un ferroviere, e ve ne do testimonianza, perchè ero avvocato in quel processo, che era imputato di partecipazione allo sciopero, ed il tribunale lo assolse per non aver preso parte al fatto, per non aver preso parte allo sciopero.

Orbene, quel ferroviere, onorevole ministro, è stato licenziato ed è ancora licenziato. Occorre quindi, onorevole ministro...

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici.* Può ricorrere!

BOCCONI. ...che dal Governo ci venga una parola precisa e più sicura.

Ve lo dicevo prima, e chiudo subito, non ho l'ottimismo del collega Merloni; sono pessimista, ho vissuto queste vicende ferroviarie attraverso cento processi ed ho

veduto come novantanove volte su cento i ferrovieri sono stati trattati.

Ma se non avrà nessun risultato pratico il nostro ordine del giorno nei riguardi del provvedimento che domandiamo, ne avrà uno che non sarà senza importanza, avrà raggiunto ugualmente il suo scopo, perchè io mi auguro avrà provocato da voi, dal Governo, una franca e sincera parola sull'indirizzo politico che il Governo intende seguire (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

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

« La Camera richiama tutta l'attenzione del Governo sulle gravi condizioni in cui versano alcune provincie, nelle quali, come in quella di Bergamo, vi sono parecchie migliaia di operai privi di lavoro, sia per crisi in cui versano alcune delle industrie locali, sia e più per l'impossibilità della emigrazione; e confida che il Governo - che pur merita lode per i molteplici ed importanti provvedimenti già a tale uopo adottati - vorrà riconoscere che rimane ancora molto da fare per prevenire le dolorose conseguenze e i pericoli di una tale situazione e provvedervi con sollecitudine, sia favorendo con ogni mezzo i lavori locali, sia facendo luogo alla esecuzione di quelle maggiori opere, che, come ad esempio la navigazione interna, potranno assorbire in larga misura la mano d'opera disponibile ».

Quest'ordine del giorno è firmato anche dagli onorevoli Benaglio, Paolo Bonomi, Cameroni, Crespi, Malliani, Suardi.

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

(*È appoggiato*).

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

BELOTTI. Onorevoli colleghi, l'illustrazione del mio ordine del giorno sarà molto più breve dell'ordine del giorno medesimo. (*Bravo!*)

Infatti io non avrei altro che da ripetere ragioni che sono state esposte alla Camera da egregi colleghi, molto più valorosi di me, per altre nobilissime regioni del nostro paese le quali soffrono in questo momento per la emigrazione che non ha potuto tornare nei suoi luoghi di lavoro.

Anche noi, nelle nostre provincie bergamasche, anche noi nelle nostre prealpi siamo addolorati dallo spettacolo veramente angustante dei nostri emigranti che non

hanno lavoro, e che si rivolgono a noi nella visione della triste primavera che li attende.

Noi abbiamo sentito le dichiarazioni del Governo e abbiamo preso atto degli affidamenti che il Governo ci ha dato. Dobbiamo soggiungere che, effettivamente, il Governo ha fatto quanto stava in lui per dare ai nostri emigranti la possibilità di occupare la loro attività; tuttavia, siccome il bisogno è urgente, e cresce ogni momento, noi ci permettiamo di richiamare ancora di più l'intervento sollecito e amoroso del Governo per fare in modo che questi emigranti, i quali hanno dato nei buoni momenti tanta parte di sé medesimi alla patria, possano trovare in questo momento, in cui hanno bisogno, la riconoscenza da parte del Governo, che sarà riconoscenza da parte del paese.

E soprattutto io mi permetto di raccomandare al Governo quanto è stato raccomandato già da un altro nostro valoroso collega; e cioè che le pratiche che sono state, diremo così, esaurite, nel senso che i sussidi o i mutui siano stati concessi, vengano poi anche effettivamente sbrigate, perchè certi ritardi burocratici, in questo momento, non sono altro che delle penose torture che si infliggono a degli infelici che stanno aspettando. (*Approvazioni*).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

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

« La Camera, di fronte all'insufficienza degli stanziamenti deliberati per rendere meno tristi gli effetti della disoccupazione, invita il Governo a provvedere ad una più larga politica di lavori pubblici con stanziamenti più adeguati ai crescenti bisogni delle classi lavoratrici ».

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

(*È appoggiato*).

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

DUGONI. Data l'ora tarda, l'impazienza dei colleghi, e il desiderio di chiudere questa lunga discussione sul bilancio dei lavori pubblici, io sarò molto breve. E sarò breve anche per una considerazione realistica. Questo è un bilancio di previsione che potremmo chiamare un bilancio consuntivo. Ormai i fondi sono stati già erogati, e ogni nostra raccomandazione all'onorevole mi-

nistro non si ridurrebbe che ad una vana accademia. Poichè non è in discussione il bilancio 1915-16, io riassumerò molto brevemente quali sono i desideri che noi esprimiamo in rapporto al fenomeno doloroso e triste della disoccupazione.

E senz'altro, per maggiore brevità ancora, io mi permetto, molto modestamente, di consigliare all'onorevole ministro di leggere la relazione del Congresso dei segretariati dell'emigrazione tenutosi domenica scorsa a Firenze. E lo consiglio anche di leggere la relazione sul problema della disoccupazione agraria in Italia, emessa giorni or sono dalla Federazione nazionale dei lavoratori della terra.

Sono due documenti che l'onorevole ministro dei lavori pubblici non può non leggere attentamente, perchè da essi egli rileverà tutta la gravità del fenomeno che va ogni giorno più manifestandosi nel nostro paese.

Basti saper questo: che 800 mila sono i rimpatriati, 200 mila transoceanici, e 600 mila dai paesi dell'Europa centrale; che solo alcune provincie del Veneto hanno 160 o 170 mila disoccupati rimpatriati, oltre a quelli normalmente disoccupati; e che i provvedimenti finanziari per lavori pubblici dati e concessi dal Governo hanno prodotto i risultati effettivi che ora esporrò, e che noi abbiamo, riassumendo, dalle deduzioni e dalle memorie che ci sono venute dalle organizzazioni locali, controllate fino alle cifre più esatte, fino al centesimo sui lavori pubblici stanziati ed erogati in quelle provincie.

Facendo dunque il conto - su la base delle cifre controllate e dei lavori accordati alle singole provincie - si ha la seguente media del guadagno che percepirà ciascun lavoratore della terra durante i quattro mesi di disoccupazione invernale:

Emilia (media regionale) lire 14.60; Ferrara, lire 19.40; Piacenza, lire 10.90; Ravenna, lire 60.70 in conseguenza della opera di bonifica del quinto bacino; Bologna, lire 9.80; Mantova, lire 26; Padova, Rovigo, Vicenza hanno una media di lire 18.70; Udine, Treviso, Belluno, Venezia, una media di lire 6.50.

A proposito della provincia di Mantova, che io conosco, potrei dire che il Genio civile, il quale ha realmente fatto il proprio dovere, aveva presentato uno stock di lavori pubblici per 1,200,000. In una riunione con l'onorevole ministro, questi mi aveva quasi promesso o fatto sperare uno stanziamento

per 600 mila lire. Ma ogni lettera che mi veniva scritta molto cortesemente, cortesia della quale ringrazio l'onorevole ministro, mi annunciava che per l'una o l'altra ragione il lavoro *A*, il lavoro *B* o il lavoro *C* era sottratto per ragione di non sufficiente necessità, e così la somma stanziata si è ridotta, e ad ogni lavoro si è fatto un taglio per necessità imprescindibili, che io riconosco fino a un certo punto, del presente bilancio.

Ad ogni modo debbo dire alla Camera e al paese che la presente situazione e le presenti condizioni non richiedono più provvedimenti ordinari, ma provvedimenti straordinari e larghi. Il problema dei lavori pubblici in Italia deve essere pregiudiziale ad ogni altro, in quest'ora tragica.

Per voi la politica militare unicamente, per noi la politica dei lavori pubblici, non unicamente, ma preminente su tutte le altre politiche; perchè solo così avrete un proletariato che non diffiderà dell'opera vostra, che non sarà più così fortemente ostile ai provvedimenti che richiederete, all'azione che eventualmente andrete a chiedere, e che io non spero e non credo prossima e neppure lontana. Solo allora, quando voi gli avrete dato la sensazione che lo volete redimere da una situazione di fame effettiva fisiologica, nella quale si trova, io credo che potrete sperare dal proletariato, quello che taluni reclamano sopra ogni altro, l'atto di forza, il supremo sacrificio. Altrimenti avrete tutto il paese, compreso il Veneto, che non è sobillato dalla fazione socialista, che non è portato alla reazione contro la fame da ragioni di politica, che non è portato da noi alle manifestazioni di piazza, avrete tutto il popolo lavoratore, capeggiato dai sindaci e dalle Amministrazioni comunali, che reclamerà con tutte le forme il diritto all'esistenza.

Pensate, onorevole ministro, alle conseguenze gravi della condizione che viene fatta in quest'ora al nostro paese, alla classe lavoratrice condannata alla fame dalla crisi di lavoro e dal caro vivere. Invano cercherete di mitigare il fenomeno negando parte degli effetti suoi. Nel Veneto si sono consumate perfino le patate che occorrono per la semina e si domanda l'elemosina di qualche chilo di granoturco. Occorre avere in queste condizioni una più squisita sensibilità del dolore e dei bisogni del paese: ogni diniego sarebbe una provocazione.

In queste condizioni vi domando se la nostra richiesta di una politica larga di lavori pubblici sia eccessiva, o se in questo momento non sia reclamata dalla tranquillità del nostro Paese, e non sia dovere del Governo affrontare una politica di provvedimenti anche eccezionali dal punto di vista finanziario, per assicurare con opere utili il pane e la pace delle nostre popolazioni lavoratrici. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Seguono due ordini del giorno dell'onorevole Basile così concepiti:

« La Camera invita il Governo a distribuire equamente i pubblici lavori, tenendo presenti le regioni in cui prevale l'economia agraria, specie per quanto s'attiene alla viabilità rurale ».

« La Camera, in considerazione dello sviluppo della politica dei pubblici lavori, che sempre più s'impone nelle condizioni attuali del nostro paese, e per evidenti motivi di equità, invita il Governo a provvedere all'aumento degli organici del Genio civile ed al miglioramento delle condizioni del personale, parificandolo alle altre categorie di funzionari dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, conformemente anche ai voti ripetutamente espressi nelle due Camere ».

Quest'ultimo è firmato anche dagli onorevoli Soleri, Vinaj, Bovetti, Molina, Cannavina, Cimorelli, Scalori, Macchi, De Felice-Giuffrida, Dugoni, De Vito, Venditti, Lucci, Scalori, Merloni, Saraceni, Agnelli, Pucci, Gasparotto, Pizzini, Pietriboni.

Domando alla Camera se questi ordini del giorno sono appoggiati da trenta deputati.

(*Sono appoggiati*).

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

BASILE. Onorevoli colleghi, quanto all'ordine del giorno relativo al Genio civile, onorato dalla firma di parecchi altri colleghi, penso che dopo le dichiarazioni dell'onorevole ministro e in seguito alla larga discussione sull'argomento, io non debba entrare in materia: prendo atto delle assicurazioni che l'onorevole ministro ha date in rapporto all'integrazione ed al riordinamento del Genio civile.

Mi limito soltanto ad una raccomandazione. Data la molteplicità delle funzioni del Genio civile, credo che sia opportuno specializzare le funzioni del personale; come

pure credo che sia conveniente utilizzare maggiormente gli uffici tecnici delle provincie e dei comuni.

Sarà forse anche consigliabile avere, non in questa o quella regione, come accade oggi per effetto di leggi speciali, ma in tutte, organi intermedi di selezione e di coordinamento delle opere da eseguire, ed assegnare fondi speciali per ogni singola regione, essendo più larghi di mezzi verso quelle che, pur trovandosi in condizioni non certo migliori delle altre, non furono sinora oggetto di speciale considerazione da parte del Governo.

Quanto all'altro ordine del giorno concernente le regioni rurali, ho ascoltato e ammirato molti oratori che mi hanno preceduto, esprimendo desideri molto sentiti dalle regioni che essi rappresentano. Penso però che non sia superflua qualche parola ancora in rapporto ai bisogni delle regioni rurali, specialmente per quanto s'attiene alla viabilità.

Parlo ad un ministro che so di animo bennato, e che, ispirandosi ai sentimenti democratici che sono stati il programma della sua stessa vita, darà non solo risposta soddisfacente ai desideri espressigli dagli altri colleghi, anche a quelli espressi in senso ottimistico da parte dell'onorevole Merloni, in senso pessimistico da parte dell'onorevole Bocconi; ma vorrà volgere il suo pensiero anche ai bisogni delle popolazioni rurali, alle quali consacrò anche studii e pubblicazioni speciali.

Più volte ho udito parlare delle grandi arterie di comunicazione nazionali, dei grandi porti e di altri importanti problemi, dinanzi ai quali quelli riguardanti i piccoli comuni par che impallidiscano; però è anche vero (la fisiologia non è un'opinione) che l'organismo statale, come ogni organismo vivente, non vive solo delle grandi arterie, ma anche del sistema delle piccole vene, che sono tanta parte della sua vita.

Lo sviluppo prodigioso dell'economia agricola dei nostri piccoli comuni; lo spirito nuovo che anima le nostre popolazioni rurali dopo il contatto con le regioni più progredite d'oltre oceano, ove conobbero e utilizzarono le conquiste maggiori della civiltà; l'attuale più complesso congegno amministrativo; la estensione stessa del diritto politico, che ha elevato il loro sentimento di cittadini; le promesse ripetutamente fatte in programmi di governo, impongono ormai la soluzione dell'importantissimo problema, per cui dovrà esser pos-

sibile trovare per queste genti diseredate quei milioni, che a decine, a centinaia addirittura si trovano per questa o quella grande opera speciale, per quanto importante.

Più che una quistione d'interesse, è una quistione di dignità nazionale, poichè queste popolazioni danno tributo d'opere, di danaro e di sangue al paese, e tuttavia, dopo oltre mezzo secolo di vita nazionale, sono ancora costrette a passar dall'uno all'altro centro abitato, arrampicandosi, precipitando, per pendici e burroni, mettendo perfino a repentaglio l'esistenza in luoghi dove soltanto i più arditi osano passare.

Non si devono dunque privare più oltre queste popolazioni delle linee di comunicazioni.

Non si deve più imporre al cittadino civile, che tale si sente, la vita del selvaggio!

Onorevole ministro, di fronte alle richieste che per tanti giorni le sono venute da ogni parte della Camera, io vedevo il sentimento dell'animo suo scosso e agitato. Or bene, di fronte a queste immense richieste, non si avvili; ne tragga anzi ragione di conforto (*Commenti*); tutto questo è indizio della maggiore coscienza acquistata dal nostro paese.

Noi colla concessione del suffragio universale abbiamo visto venir qui le aspirazioni tutte della nazione; è venuta la voce viva dei suoi bisogni: ascolti questa voce. È veramente un paese civile quello che ha la coscienza dei suoi bisogni materiali e spirituali; e un Governo è all'altezza della situazione se si rende interprete di questi bisogni, prontamente, vigorosamente, mettendo in atto i mezzi perchè quelle nobili finalità siano raggiunte per i maggiori destini del popolo a cui presiede. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ANCONA, *relatore*. Onorevoli colleghi, sento anzitutto il dovere di ringraziare gli onorevoli colleghi che hanno avuto parole tanto gentili per il relatore e la relazione, parole gentili e lodi che dividerò col collega Di Bugnano, autore della bella relazione del 1914-15, che in realtà oggi si discute.

Ciò premesso, entro senz'altro in argomento. E, se la Camera me lo consente, vorrei anzitutto svolgere alcune considerazioni generali sulla nostra politica dei

lavori pubblici. Userò, ben inteso, del diritto di critica, che nel relatore del bilancio, più che un diritto, è un dovere. Critica che va alle cose, ai sistemi ed ai congegni finanziari ed amministrativi, non già alle persone, non ai ministri passati dei lavori pubblici, tanto meno poi al ministro attuale, onorevole Ciuffelli, per la cui persona io ho grande stima e la cui opera di ministro dei lavori pubblici io francamente lodo.

Onorevoli colleghi, anche quest'anno gli oratori hanno quasi tutti chiesto aumenti di spese, aumenti di fondi. Io avevo cominciato a tener conto, ben inteso soltanto in via di grande approssimazione, delle somme chieste dai diversi oratori, ma arrivato al miliardo non ho più proseguito. Ora, onorevoli colleghi, fermiamoci un momento su questo primo argomento della spesa totale dei lavori pubblici in Italia.

Evidentemente questa spesa si può giudicare in due modi: in via assoluta e in via relativa; in via assoluta come spesa a

sè stante, in via relativa in rapporto ai bisogni dello Stato, alla potenzialità finanziaria, all'opera del ministro dei lavori pubblici, al rendimento del Ministero dei lavori pubblici e dei lavori stessi.

Il giudizio assoluto è molto facile, è questione di raccogliere le cifre dei consuntivi. E siccome le cifre sono confortanti, perchè in continuo aumento, questo giudizio è un po' il cavallo di battaglia dei ministri dei lavori pubblici. Ciò che è umano. Io ho raccolto nella tabella 1ª l'andamento della spesa del Ministero dei lavori pubblici nel decennio 1904-905-1913-14, e l'ho disposto in modo che a me sembra molto chiaro. Ho indicato la spesa totale, ben inteso suddivisa in spesa ordinaria e spesa straordinaria, e la spesa straordinaria l'ho suddivisa in questo modo: spesa senza le ferrovie e senza i terremoti, spesa per le ferrovie, e spesa per i terremoti; poi ho indicato la percentuale di aumento di queste spese.

TABELLA 1ª.

Andamento della spesa consuntiva del Ministero dei lavori pubblici  
nel decennio 1904-905 - 1913-14.

(Cifre in milioni).

ESERCIZI	Spesa ordinaria stanziata	Spesa straordinaria stanziata				Totale generale
		escluse le spese per ferrovie e pel terremoto 1908	costruzione di ferrovie	spese pel terremoto 1908	Totale spesa straordinaria	
1903-904 . . . . .	30.3	48.8	12	»	60.8	91.1
1904-905 . . . . .	29.8	47	12.7	»	59.7	89.5
1905-906 . . . . .	30.2	60.7	14.2	»	74.9	105.1
1906-907 . . . . .	30.5	68.9	5	»	73.9	104.4
1907-908 . . . . .	32.2	76.1	9.7	»	85.8	118
1908-909 . . . . .	36.4	71.9	8	29.8	109.7	146.1
1909-10 . . . . .	40.5	74.2	43.3	28.2	145.7	186.2
1910-11 . . . . .	43.6	93.8	46	48.3	188.1	231.7
1911-12 . . . . .	42.9	87.1	47	1.8	135.9	178.8
1912-13 . . . . .	45	106.7	50	9.2	165.9	210.9
1913-14 . . . . .	46.5	119.4	50	7.4	176.8	223.3
Aumento percentuale nel decennio 1904-905 - 1913-14	53.46	144.67	»	»	190.78	145.11

TABELLA 2ª.

**Sovracarichi al 20 marzo 1915  
delle spese straordinarie oltre gli stanziamenti della legge di consolidamento del 1912.**

(Cifre in milioni).

ESERCIZI	1914-15	1915-16	1916-17	1917-18	1918-19	1919-20	1920-21
Legge 19 luglio 1914, n. 769, per aumenti degli stanziamenti consolidati.	7	10	5.7	1.8	1.8	1.8	1.8
Legge 19 luglio 1914, n. 761, provvedimenti pel terremoto di Catania.	1.1	»	»	»	»	»	»
Decreti del 22 settembre 1914 e 1º novembre 1914, per lavori a sollievo della disoccupazione.	53.3	»	»	»	»	»	»
Maggiori assegnazioni per la Calabria, legge 18 febbraio 1915, n. 358.	0.5	(a)	2.5	3	»	»	»
Legge per la navigazione interna (legge 18 febbraio 1915, n. 357).	1	1	2	3	3	2	1.3
<b>Totale dei sovracarichi.</b>	<b>62.9</b>	<b>11</b>	<b>10.2</b>	<b>7.8</b>	<b>4.8</b>	<b>3.8</b>	<b>3.1</b>

(a) L'aumento di milioni 1.5 autorizzato pel 1915-16 non figura in questa tabella perchè è tolto dal fondo di riserva.

Quando avrete questa tabella sotto occhio, vedrete con gran piacere che in Italia in questo decennio la spesa totale dei lavori pubblici è aumentata del 145 per cento; abbiamo una spesa due volte e mezzo maggiore dopo 10 anni; era di circa 90 milioni nel 1904-905, di 105 milioni nel 1905-906, di 223 milioni nel 1913-14, che è l'ultimo consuntivo.

Aumenti grandi e confortanti. Naturalmente gli aumenti parziali, e cioè quelli della parte ordinaria e della parte straordinaria, sono diversi. L'aumento più notevole, quello caratteristico, suggestivo, è nella spesa straordinaria che provvede alle nuove opere, e dove voi trovate un aumento di quasi il 200 per cento; cioè in dieci anni la spesa è triplicata, essendo passata da 60 milioni a 176 milioni. Questo a tutto il 1913-14 sotto l'influenza del consolidamento. Ma questa famosa legge del consolidamento, la quale doveva costituire una specie di colonne d'Ercole per le spese straordinarie del Ministero dei lavori pubblici, non è e non può essere che un piano finanziario provvisorio destinato fatalmente ad allargarsi. Ed infatti il bilancio attuale ed i prossimi bilanci hanno già dei sovracarichi notevoli anche rispetto a questo consolidamento, che, mi pare, il collega Tortorici voleva lacerare.

Nel giugno scorso, con una bella relazione dell'onorevole Tedesco, si è aumentata la spesa consolidata; poi l'onorevole

ministro dei lavori pubblici l'ha aumentata in seguito alla disoccupazione, e infine l'aumenteremo noi domani o posdomani con due leggi, che saranno senza dubbio approvate dalla Camera, quella per la Calabria e quella per la navigazione interna. Cosicché io, precorrendo un po' gli avvenimenti, ho messo in evidenza nella tabella 2ª i sovracarichi dei bilanci oltre il consolidamento.

Questi sovracarichi sono già pel bilancio 1914-15 di circa 63 milioni; pel bilancio 1915-16 di milioni 12.5 (ed in realtà di soli 11 perchè milioni 1.5 si tolgono dalla riserva); e vanno diminuendo sino a tre milioni nel 1920-21.

Quindi, onorevoli colleghi, questo primo giudizio assoluto e molto semplice, dimostra quello che ha messo in evidenza anche l'onorevole ministro, nel suo lucido discorso, che cioè in Italia la spesa assoluta dei lavori pubblici cresce rapidamente. Io credo che non potrei fare al mio paese un augurio migliore di questo: che nel prossimo decennio la spesa assoluta per i lavori pubblici potesse crescere come è cresciuta nel decennio passato, ma è un augurio che difficilmente potrà verificarsi, perchè purtroppo la situazione economica e finanziaria del paese e del bilancio sono peggiorate.

*Voci.* Senza il terremoto!

ANCONA, *relatore.* Beninteso, senza il terremoto, del quale parlerò in seguito.

Senonchè, onorevoli colleghi, il giudizio

più interessante e meno comune è il giudizio relativo, perchè evidentemente non basta spendere, ma bisogna anche spendere bene. Se c'è un paese dov'è assolutamente necessario di spendere bene, questo è l'Italia.

Con tante montagne fuori di posto che inceppano la circolazione, con tanti fiumi mal regolati, con tanti porti, i nostri lavori pubblici costano moltissimo, tanto più poi che molti si fanno con uno spostamento di base, con un ritardo maggiore, da noi rispetto alle altre nazioni, ritardo che rende molto più caro il prezzo della mano d'opera e del materiale, che è tanto aumentato. Quindi su questo punto non c'è controversia, non daremo mai abbastanza, e dobbiamo procurare di spendere bene e con efficacia.

Tenterò ora di svolgere in via relativa qualche giudizio sull'efficacia della spesa, con alcune brevi osservazioni. Anzitutto bisogna vedere se c'è equilibrio nella spesa per i diversi gruppi di opere, perchè evidentemente potrebbe anche darsi che spendessimo troppo per certi gruppi di opere, e troppo poco per altri.

Io ho raccolto nella tabella 3ª un rilievo statistico, dal quale si vede anzitutto che la spesa totale nel decennio fu di 1,590 milioni. Tale spesa è suddivisa tra i diversi gruppi di opere, che sono elencati in questa tabella in ordine decrescente di spesa, dando cioè il primo posto al gruppo che ha avuto maggiori somme, il secondo posto a

quello che per la spesa viene subito dopo, e così via.

Il primo gruppo, quello che ha avuto la maggior somma, è quello delle costruzioni di strade ferrate che ha avuto 288 milioni, pari al 18 per cento della spesa totale. Seguono le opere idrauliche con 193 milioni pari al 12 per cento; vengono poi le opere marittime con 189 milioni, ossia un po' meno del 12 per cento; seguono i ponti e strade, e finalmente troviamo una rubrica assai triste che viene già al quinto posto in questa tabella, la spesa per riparazioni ai danni dei terremoti: sono 132 milioni pari all'otto per cento circa della spesa totale. Vedete, onorevoli colleghi, quale enorme aggravio ci deriva dal terremoto.

Quando esaminerete questa tabella, ognuno di voi potrà fare le proprie osservazioni sull'equilibrio fra le spese che abbiamo dedicato ai diversi gruppi di opere.

A mio modo di vedere, risulta anzitutto che le opere idrauliche, ossia tutte quelle che si riferiscono a questo problema fondamentale per la nostra economia nazionale (come, se la Camera mi ascolterà, mi permetterò di dimostrare poi) hanno avuto troppo poco rispetto agli altri gruppi, e che c'è un'eccessiva prevalenza, un eccesso di spesa per il gruppo delle costruzioni ferroviarie, alle quali, non bisogna dimenticarle, noi abbiamo dato non soltanto questi 288 milioni, ma altresì i 1,700 milioni di fondi patrimoniali dati dal bilancio delle ferrovie dello Stato.

TABELLA 3ª.

**Spesa accertata per lavori pubblici (escluse le partite di giro)  
nel decennio 1904-905-1913-14 e suddivise fra i diversi gruppi di opere.**

Numero	GRUPPI DI OPERE	Spesa totale — In milioni	Percentuale
1	Costruzione di strade ferrate . . . . .	287.8	18.09
2	Opere idrauliche (per 42.6 riguardano il Magistrato alle acque) . . . . .	193.5	12.17
3	Opere marittime (per 15.3 id. id. id. ) . . . . .	189.2	11.89
4	Ponti e strade . . . . .	109.5	10.63
5	Spese per riparazione dei danni di terremoti . . . . .	131.9	8.29
6	Opere in Roma, Napoli, Torino e Padova (quelle in Padova per 0.4 riguardano il Magistrato) . . . . .	122.5	7.70
7	Bonifiche (per 3.5 riguardano il Magistrato alle acque) . . . . .	118.1	7.43
8	Personale di ruolo e spese generali (per 0.1 riguardano il Magistrato) . . . . .	92.4	5.80
9	Acquedotto Pugliese e silvicoltura del Sele . . . . .	80.9	5.09
10	Strade ferrate, tramvie, automobili e servizi locali (sovvenzioni) . . . . .	44.7	2.81
11	Opere nelle provincie calabresi . . . . .	42.3	2.66
12	Opere nella Basilicata . . . . .	33.5	2.10
13	Spese in dipendenza di alluvioni, piene e frane . . . . .	29.4	1.85
14	Debito vitalizio . . . . .	19.2	1.21
15	Spese per riparazione dei danni dell'eruzione del Vesuvio . . . . .	17.8	1.12
16	Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna . . . . .	9.7	0.61
17	Opere nella Tripolitania e nella Cirenaica . . . . .	5.3	0.33
18	Impreviste per le opere contemplate nella tabella C della legge 22 dicembre 1910, n. 919 . . . . .	1	0.06
19	<b>Movimento di capitali</b> . . . . .	0.7	0.04
20	Spese in dipendenza dell'eruzione dell'Etna . . . . .	0.1	0.01
21	Assegnazione per un fondo di riserva . . . . .	0.09	0.06
		<b>1.590.4</b>	<b>100</b>

NOTA. — La spesa totale si divide così:

nel 1° quinquennio 1904-05-1908-09 la spesa totale fu di milioni 558.9, con una media di 111.78 milioni all'anno;  
nel 2° quinquennio 1909-10-1913-14 la spesa totale fu di milioni 1,031.5 con una media di 206.3 milioni all'anno.

Questa somma non grava sul bilancio dei lavori pubblici, ma bensì sul bilancio autonomo delle ferrovie dello Stato; non figura quindi in questa tabella.

Ma, intendiamoci bene: io non vorrei essere frainteso; certo abbiamo avuto bisogno anzi necessità di spendere molto per ferrovie, specialmente in questo primo decennio d'esercizio statale, dopo venti anni di esercizio privato nei quali si era fatto troppo poco e nei quali si era permesso che tutta la rete ed il materiale rotabile si trovassero in uno stato veramente miserando.

Però se si confronta questa spesa con la spesa totale per le opere idrauliche che è di 193 milioni e soprattutto se si analizza il rendimento della spesa totale ferroviaria, credo che si debba arrivare alla conclusione, al dubbio, per lo meno, che sarebbe stato più conveniente di devolvere una parte di quelle somme in opere idrauliche.

Si pensi ad esempio alla navigazione interna che rientra nelle opere idrauliche e per la quale noi non abbiamo ancora speso nulla o quasi mentre le altre Nazioni vi hanno speso centinaia di milioni!

Nella tabella le opere marittime vengono al terzo posto e queste opere marittime hanno assorbito 189 milioni all'incirca.

Anche qui c'è una osservazione da fare rispetto all'equilibrio della spesa. Nella mia relazione, parlando di opere marittime, ho espresso un concetto già altre volte espresso in questa Camera e cioè che sarebbe forse stato bene di concentrare un po' più la spesa sui porti maggiori.

È un concetto nel quale non si deve giudicare in astratto; bisogna farlo sulle cifre. L'onorevole ministro nel suo discorso ha sostenuto la tesi che bisogna sviluppare anche i porti minori, che bisogna fare molti lavori anche in questi porti minori i quali hanno, senza dubbio, il loro ufficio nel traffico e sono anche vivai di buoni marinai. Io sono perfettamente d'accordo; soltanto quando egli parlava, mi sono permesso di interromperlo dicendo: È questione di misura; è questione di rapporto fra quanto diamo ai porti maggiori e quanto diamo ai porti minori.

Orbene, perchè ognuno possa giudicare questo punto che è tanto importante, ho ho raccolto nella tabella 4ª che segue, la statistica delle spese per i porti, autorizzate, impegnate e da impegnare sino al 7 marzo 1915 (dunque è aggiornata a tutt'oggi), per le leggi dal 14 luglio 1889 in poi, ossia in un periodo di 24 anni.

LEGISLATURA XXIV - 1ª SESSIONE - DISCUSSIONI - 2ª TORNATA DEL 20 MARZO 1915

TABELLA N. 4.

## Opere marittime straordinarie (Porti).

Spesa autorizzata, impegnata, e rimasta da impegnare, al 7 marzo 1915, per i sottoindicati porti, in dipendenza delle leggi 14 luglio 1889, n. 6280 e successive, ossia in un periodo di circa 24 anni.

(Cifre in migliaia).

Numero	PORTI	Spesa autorizzata	Spesa impegnata			Rimanenza da impegnare
			pagata	da pagare (lavori in corso)	totale	
	<b>Porti maggiori.</b>					
1	Napoli . . . . .	77,910	41,226	8,870	50,096	27,814
2	Venezia . . . . .	17,600	13,774	2,310	16,084	1,516
3	Civitavecchia . . . . .	15,800	13,433	1,387	14,820	980
4	Palermo . . . . .	13,750	6,435	6,083	12,518	1,232
5	Messina . . . . .	12,350	2,071	4,631	6,702	6,648
6	Livorno . . . . .	12,800	8,983	3,817	12,800	»
7	Savona . . . . .	9,400	2,084	7,316	9,400	»
8	Bari . . . . .	7,257	4,507	909	5,416	1,841
9	Spezia . . . . .	7,210	4,324	2,886	7,210	»
10	Catania . . . . .	6,116	3,232	2,095	5,327	789
11	Ancona . . . . .	4,086	2,367	1,688	4,055	31
12	Trapani . . . . .	3,995	1,015	49	1,064	2,931
13	Brindisi . . . . .	2,520	1,788	10	1,798	1,722
14	Cagliari . . . . .	3,300	659	827	1,486	1,814
	<b>Totali . . . . .</b>	<b>196,094</b>	<b>105,898</b>	<b>42,878</b>	<b>148,776</b>	<b>47,318</b>
	Spese in conto di assegnazioni di carattere promiscuo (imprevisti, escavazioni straordinarie, riparazioni straordinarie, mezzi effossori ecc.) . . . . .	11,878	10,726	1,152	11,878	»
	<b>Totale porti maggiori . . . . .</b>	<b>207,972</b>	<b>116,624</b>	<b>44,030</b>	<b>160,654</b>	<b>47,318</b>
	<b>Porti minori.</b>					
	a) della Calabria . . . . .	20,050	4,961	3,336	8,305	11,745
	b) di altre regioni (1) . . . . .	88,764	40,172	25,537	65,709	23,055
	<b>Totali porti minori . . . . .</b>	<b>108,814</b>	<b>45,141</b>	<b>28,873</b>	<b>74,014</b>	<b>34,800</b>

TABELLA DI CONFRONTO (2).

Porti maggiori . . . . .	207,972	116,624	44,030	160,654	47,318
Porti minori . . . . .	108,814	45,141	28,873	74,014	34,800
<b>Totale generale . . . . .</b>	<b>316,786</b>	<b>161,765</b>	<b>72,903</b>	<b>234,668</b>	<b>82,118</b>

(1) Questo gruppo comprende tutte le opere portuali dei porti minori, ossia di tutti quelli non compresi nell'elenco dei porti maggiori. Contiene pure le spese a carico dello Stato per i porti di 4ª classe.

(2) Come risulta dal confronto la spesa autorizzata per i porti minori rappresenta oltre il terzo della spesa totale.

*Nota.* — Il porto di Genova non è compreso nella tabella perchè è amministrato dal proprio Consorzio autonomo che con bilancio proprio ne cura l'ampliamento.

Sino al luglio 1903, anno di fondazione del Consorzio autonomo, lo Stato aveva speso per il porto di Genova circa 67 milioni. Si aggiungano i 20 dati dal Duce di Galliera, ed i 13 circa spesi a tutt'oggi dal Consorzio per nuovi lavori e si avrà a tutt'oggi una spesa totale di circa 100 milioni per il nostro massimo porto.

Il Governo sussidia il Consorzio con un milione fisso aumentabile coll'aumento del tonnello, e ciò si equipara all'incirca al quarto delle tasse portuali (all'incirca 2) centesimi su 80 di tasse). Col traffico attuale il sussidio è di quasi un milione e mezzo all'anno. E contale sussidio e con un contributo annuo residuale di un milione (che esserà però col 1916-17) che il Consorzio ha potuto fare un mutuo con la Cassa di risparmio di Milano per provvedere ai lavori d'ampliamento. Come si vede il Governo ha dato e dà assai poco al porto di Genova, ed i tre quarti delle tasse portuali che incassa, rappresentano una larga remunerazione al capitale impiegatovi. La verità è che i lavori e le spese furono e sono inferiori a quanto sarebbe stato necessario per fronteggiare l'aumento del traffico.

Voi troverete elencati in questa tabella i porti maggiori e, per ogni porto, la spesa autorizzata, quella impegnata e la spesa impegnata e non ancora pagata, che rappresenta la somma dei lavori in corso.

Sono quattordici porti (vedete che sono stato molto largo nell'ammissione fra i porti maggiori) e sono: Napoli, Venezia, Civitavecchia, Palermo, Messina, Livorno, Savona, Bari, Spezia, Catania, Ancona, Trapani, Brindisi, Cagliari.

Tutti questi porti li ho considerati come maggiori e il riassunto di questa prima statistica ha servito per una seconda tabella di confronto fra quanto si è autorizzato per tutta questa serie di porti maggiori e ciò che si è autorizzato per tutti i porti minori. Voi troverete che, mentre la spesa autorizzata per questo gruppo ammonta a 208 milioni, quella autorizzata per i porti minori, è di 109 milioni. Decidete voi se vi pare che l'equilibrio sia giusto; se la misura sia rispettata; se tra i 208 milioni del primo gruppo ed i 109 milioni e l'altra somma dei porti minori vi sia perfetta armonia.

In fondo a questo rilievo statistico una piccola nota si riferisce al porto di Genova, che non è compreso, perchè agisce per conto proprio. Ma non si può sostenere che il mio ragionamento non regga, perchè non ho tenuto conto di quello che si dà al porto di Genova che è il primo porto d'Italia, e che, se ne avessi tenuto conto, il ragionamento sarebbe indebolito. No, io credo che se ne avessi tenuto conto il ragionamento sarebbe stato rafforzato. Se cioè avessi messo sulla bilancia, da una parte la importanza del porto di Genova e dall'altra i pochissimi milioni che lo Stato ha dato a questo porto, credo che la sproporzione sarebbe stata anche maggiore, sempre a danno dei porti maggiori.

Ad ogni modo, ognuno di voi giudicherà se c'è il giusto equilibrio fra i porti maggiori e i porti minori. Io rimango nel mio concetto che l'equilibrio è turbato a danno dei porti maggiori, che sono assolutamente inadeguati al traffico.

Se non che, questo dell'equilibrio delle spese, non è che primo elemento di giudizio. Se vogliamo giudicare la spesa dei lavori pubblici in via relativa, molti altri elementi dobbiamo considerare. Consideriamo, per esempio, il rendimento delle persone, ossia del personale del Ministero dei lavori pubblici. Per tale giudizio il Ministero va considerato come una grande impresa di co-

struzioni e, come tale, per avere il rendimento del suo personale, bisogna esprimerne il costo con una percentuale della spesa totale dei lavori. È quello che fanno le imprese private di costruzioni che calcolano le spese di amministrazione, le spese per il personale, per i progetti, per la sorveglianza dei lavori, per i collaudi, per le liquidazioni e le indicano nel loro insieme come *spese generali*. Queste spese generali vengono ragguagliate nelle grandi aziende ad una percentuale che varia fra il 6 e l'8 per cento della spesa totale dei lavori eseguiti. Io ho procurato di arrivare ad un simile risultato per il Ministero dei lavori pubblici. Ma non è cosa facile. Dal punto di vista della prestazione d'opera del personale, le spese vanno considerate in maniera molto diversa. Così, ad esempio, se si tratta di lavori nuovi c'è da far tutto: progetti, sorveglianza, appalti e via dicendo; se si tratta invece di semplici sussidi, la prestazione d'opera che dà il Ministero dei lavori pubblici si limita a fissare una volta tanto questi sussidi, per poi pagarli per cinquant'anni consecutivi.

Se invece tratta poi della spesa ordinaria del bilancio, che si riferisce alla manutenzione delle opere, evidentemente essa richiede una prestazione di personale minore della spesa straordinaria, e maggiore della prestazione voluta dalla spesa per concorsi e sussidi. Ho procurato, ragionando attorno a questa spesa, di arrivare a un risultato concreto in una nota che ho intitolato: *Nota sulla spesa per il personale del Ministero dei lavori pubblici in rapporto alla spesa per le opere da esso eseguite*. Non la leggerò; domando soltanto all'onorevole Presidente di allegarla come nota in fondo al mio discorso, e così chi vorrà leggerla la leggerà. (*Commenti*). Mi limiterò a darne il risultato che è il seguente: ho fatto l'accertamento per due esercizi, per il 1915-16 e per il 1905-906, ma non per gli anni intermedi, perchè non era molto facile. Orbene il risultato per il 1915-16 è questo che, calcolando com'è possibile e cioè soltanto in via approssimativa, e bene inteso in modo favorevole al Ministero, la spesa per il personale varia fra un minimo del 13 per cento ed un massimo del 16 per cento della spesa delle opere. Invece per il 1905-906 varia da un minimo del 13 per cento ad un massimo del 18 per cento della spesa rappresentata dalle opere.

È naturale che nel decennio la proporzione venga a diminuire; perchè aumenta la somma delle opere...

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. E per il 1914-15 non l'ha fatto?

ANCONA, *relatore*. No, onorevole ministro, l'ho fatto soltanto per questi due esercizi.

La diminuzione della percentuale che rappresenta la spesa del personale non deve meravigliare, perchè la spesa totale dei lavori pubblici è notevolmente aumentata in questo decennio; la sola spesa straordinaria di circa 100 milioni è salita a 223 milioni, con aumento quindi del 110 per cento; la spesa del personale avrebbe dovuto aumentare assai meno, invece è aumentata del 95 per cento.

Dunque il rendimento del personale è basso. In tutte le amministrazioni dello Stato è così. Forse che il personale è pigro od inetto? No. Tutt'altro; dirò anzi che negli ultimi mesi ho avuto parecchi contatti con funzionari del Ministero, e posso assicurare che sono funzionari attivi e diligenti, che conoscono molto bene la loro partita e il loro bilancio, in modo che con la massima sollecitudine e la massima esattezza, ho ottenuto risposte precise, esaurienti, e ben motivate a tutte le domande che ho fatto. Tutto il personale, compreso il corpo del Genio civile, è degno di lode.

La spesa eccessiva dipende da questa antica malattia: organismo amministrativo troppo farraginoso; concentrazione eccessiva; controlli infiniti voluti da quella legge di contabilità dello Stato, che è una delle cause prime dell'eccessivo costo dell'amministrazione. Ecco perchè il rendimento del personale è scarso ed è deficiente; non è da meravigliare che ciò si verifichi in un'azienda di Stato, e se si dovessero istituire dei calcoli di questo genere per altre amministrazioni dello Stato probabilmente si troverebbero dei risultati peggiori. (*Approvazioni*).

Dal rendimento delle persone passiamo brevemente ad un altro punto interessantissimo, cioè al rendimento delle opere.

Come si può svolgere questo concetto sul rendimento delle opere? Critiche sulle opere del Ministero dei lavori pubblici se ne sono fatte in quantità. Anche in questa discussione si è criticato moltissimo.

Così ad esempio l'amico onorevole Lucifero ha parlato di lavori che si fanno e si rifanno nel suo porto di Cotrone, perchè ogni anno il mare rovina i lavori che si sono fatti l'anno precedente.

L'onorevole Pala ha parlato del cattivo rendimento del sistema idraulico del Rio di Rosario. L'onorevole Cavallera anche egli ha parlato della sistemazione idraulica deficiente, mal condotta ed inefficace della Sardegna. Ma voi capite che non è possibile farsi un criterio esatto e dare un giudizio sintetico del rendimento delle opere del Ministero dei lavori pubblici, considerandolo opera per opera. Questo è assolutamente impossibile; bisogna vedere di esaminare i concetti generali, e precisamente quei concetti e quei procedimenti generali che possono influire, in blocco, sul rendimento di tutte le opere del Ministero.

Ora, a mio modo di vedere, questi concetti generali sono principalmente due: primo, il modo difettoso e dannoso di finanziare le opere; secondo, il modo, anch'esso difettoso e dannoso, di amministrare le opere.

Poche parole sul finanziamento.

Nel primo capo della mia relazione io mi sono sforzato di dimostrare, in modo chiaro, il nostro sistema di finanziamento. E ho detto che in questo finanziamento c'è un pericolo notevole nello squilibrio fra la spesa che si autorizza e la spesa che si può stanziare a norma della legge del consolidamento.

Voi sapete che la spesa, quando è autorizzata, deve essere poi stanziata. E io ho detto che se consideriamo tutto il periodo che rimane ancora del consolidamento, ossia tutti i sei esercizi venienti e se consideriamo che, in questo periodo, noi possiamo spendere soltanto 730 milioni, noi vediamo che tutto questo stanziamento non basta assolutamente a compiere le opere che abbiamo già approvato, e che costituiscono il nostro programma, opere il cui costo globale ammonta ad oltre un miliardo.

Se durante il consolidamento, non dovessimo votare nessun'altra spesa, nessun altro lavoro, tutto il consolidamento, tutti i sei anni avvenire non basterebbero a pagare questo grande programma d'un miliardo di preventivi. Ora fra preventivo e consuntivo c'è una grande differenza. Quindi questo miliardo di preventivi rappresenta in realtà un complesso di spese che sarà molto ma molto superiore.

Qui mi si presenta l'opportunità di rispondere all'onorevole Lucci, il quale l'altro giorno diceva: Ma perchè il relatore non ha calcolato questa differenza fra i preventivi e i consuntivi? Sarebbe stato molto interessante, diceva l'onorevole Lucci, di sa-

pere per un lungo periodo quale sia stato il colossale divario fra preventivi e consuntivi. Orbene, onorevole Lucci, io ho accennato ai motivi principali, fondamentali di questa differenza, e ho detto che quando si autorizzano le opere, i preventivi sono sempre monchi; e poi, diciamo la verità, onorevoli colleghi, le spese passano tanto più facilmente quanto minori vengono prospettate. Quando si vuol far passare una spesa, uno dei metodi comunemente seguiti è quello di rimpicciolirla; dopo, poi, quando la spesa si fa, il consuntivo è sempre maggiore. Ma, onorevole Lucci, il calcolo che lei desidera non è possibile. Cioè, sarà anche possibile ma richiederebbe un lavoro enorme: bisognerebbe prendere tutte le partite del Ministero dei lavori pubblici non solo per un anno (perchè i lavori si estendono a parecchi anni) bisognerebbe prendere migliaia e migliaia di partite e sommare le differenze fra i preventivi e i consuntivi. Ma poi, a quale risultato? Per sapere che c'è una grande differenza? Credo che nessuno ne dubiti. Credo che questa grande differenza sia nota a tutti. E questo rafforza il mio ragionamento, di questo dannoso divario fra il programma dei lavori e la potenzialità finanziaria di eseguirli.

Del resto, per accontentare l'onorevole Lucci, io ho preso due leggi lontane, una del 1875 e l'altra del 1881: la legge del 30 maggio 1875, una legge di strade, autorizzava, per un gruppo di sessantadue strade provinciali, quarantanove milioni di spesa; ebbene, si sono spesi centoquarantasei milioni. La spesa è stata triplicata. E un'altra legge di strade ho preso, la legge del 23 luglio 1881, che contemplava le costruzioni di duecentoquarantasei opere stradali.

Questa legge autorizzava una spesa di 132 milioni, e se ne sono spesi 322. Anche qui la spesa è salita quasi al triplo. (*Interruzione del deputato Lucci*).

Nei nostri lavori pubblici, da quaranta anni succede sempre così. (*Commenti*). Però, onorevole Lucci, lei ha portato un esempio attuale, che, io credo, non si possa invocare: l'esempio del palazzo del Parlamento. Non si possono giudicare i lavori pubblici dal palazzo del Parlamento! Questo costituisce un'eccezione! I lavori pubblici, in generale, sono condotti in modo, che il divario fra il preventivo ed il consuntivo è minore di quello strabiliante che si verifica in questo caso. È certo però che in media il consuntivo supera sempre e largamente il doppio del preventivo!

Dunque, chiudendo la risposta all'onorevole Lucci, come mai questo grande divario influisce sull'andamento dei lavori pubblici? In un modo semplice. Dal momento che per molti anni abbiamo impegnato quasi tutti gli stanziamenti, si comprende benissimo la tendenza dei ministri ad autorizzare, senza stanziare: cioè, ad autorizzare lavori, senza occuparsi degli stanziamenti di come e di quando potranno pagarsi. Così gli stanziamenti fissati per legge diventano una specie di tavola imbandita a cui s'assidono degli ospiti sempre più numerosi. Gli ospiti sono i lavori. Ed appunto perchè gli ospiti sono sempre più numerosi, la porzione d'ognuno diminuisce sempre più, e qualcuno rischia di morire di fame.

Questo morir di fame che significa? Che i lavori non hanno danari sufficienti, non sono finanziati sufficientemente, per progredire con quell'organicità e rapidità ed economia che aumentano il rendimento della spesa.

Succede allora che la spesa si trascina; ordine, disciplina ed organicità mancano nella esecuzione delle diverse parti dei lavori, e quindi il rendimento è abbassato. Questo si riferisce non solo alla Calabria, alla Sardegna ed alla Sicilia; ma a tutta l'Italia: perchè il metodo è generale. Questo è un concetto fondamentale; ed è per questo che dicevo nella relazione che noi dobbiamo autorizzare un po' più lentamente; non dobbiamo autorizzare dei lavori senza occuparci degli stanziamenti, ossia dei fondi per pagarli.

L'onorevole ministro, nel suo discorso, ha detto: noi dobbiamo far così, perchè i programmi di lavori sono grandi; e bisogna prepararli per quindici o vent'anni. Perfettamente d'accordo; ma non dobbiamo, ad un dato momento, mangiare in erba tutti i raccolti di quindici o venti anni e rimanere poi per vent'anni senza niente: perchè, se mangiamo in erba tutti i fondi di vent'anni, ci troveremo nella condizione di non poter fare nessun lavoro nuovo nei venti anni, oppure d'arrivare a quella situazione che dicevo: cioè, d'ammettere sempre nuovi ospiti alla tavola del consolidamento, senza che ci sia per questi ospiti alimento sufficiente.

Del resto, il ministro ha concluso dicendo: io non seguo quel sistema; io porto alla Camera leggi di consolidamento. Ed è vero, e gliene va data lode: l'onorevole Ciuffelli ha portato quasi sempre leggi di

consolidamento. Quindi sopra questo punto, tanto importante, sono lieto d'essere d'accordo con lui. Onorevole ministro, continui pure a darmi torto... a parole, ed a darmi ragione... coifatti, che sono quelli che valgono. Se avessimo la sicurezza di potere aumentare molto gli stanziamenti, tutto questo avrebbe importanza minore; ma, siccome questa sicurezza, date le condizioni presenti, non c'è, così è necessario di regolare meglio, secondo i criteri ora enunciati il finanziamento dei lavori, ossia di moderare le autorizzazioni, in rapporto agli stanziamenti.

Sui residui sono state fatte alcune osservazioni.

Ma i residui non hanno niente a che vedere con le autorizzazioni. Ora intendiamoci bene. Che residui ci debbano essere è evidente. Non è possibile che si spenda esattamente la competenza nè più nè meno. Ed i residui danno anche elasticità alla spesa. Ma è questione di misura! Noi ne abbiamo troppi! Oltre cento milioni; tutta la competenza d'un esercizio, oltre più di 50 milioni di residui nelle costruzioni di ferrovie! Ho lamentato nella mia relazione che vi siano troppi residui; troppe parti degli stanziamenti che non si spendano; ed anche questa è una osservazione importante. E poi è anche questione di qualità! C'è residuo e residuo. Quando vedo accumularsi residui concernenti indennizzi per frane, per terremoti, per alluvioni, dico: poco male: sono indennizzi che si pagheranno in seguito. Ma, quando li vedo invece accumularsi per le bonifiche, mentre il paese ha sete di bonifiche; quando vedo che non si spendono per bonifiche i denari che si danno, allora dico che questi residui s'accumulano assai dannosamente e che invece dovrebbero essere, in questo servizio, smaltiti rapidamente.

Concludendo su questo punto bisogna cercare di smaltire almeno parte dei residui fattivi, ossia acquistare una migliore attitudine a spender bene.

Veniamo ora all'amministrazione dei lavori, ove la cosa è ben diversa. Noi lamentiamo l'eccessiva complicazione burocratica, noi lamentiamo l'accentramento ed io ringrazio l'onorevole Bignami e l'onorevole ministro, che hanno citato un mio periodo relativo al Magistrato delle acque. Io debbo però rispondere all'onorevole Bignami, il quale a presentato un ordine del giorno. Gli debbo una risposta sia per l'autorità sua, sia per l'autorità dei nomi

che figurano sotto l'ordine del giorno, sia, soprattutto, per l'autorità della cosa.

Egli ha fatto una proposta addirittura rivoluzionaria, accolta oggi dal collega Basile, se non erro.

L'onorevole Bignami dice: prendiamo i 110 milioni che spendiamo per i lavori pubblici e dividiamoli regionalmente a seconda di certe norme, che dovrebbero essere precise, ma che difficilmente potrebbero esserlo dovendo tener conto dello stato dei lavori pubblici e di tante altre circostanze d'elastico apprezzamento; tanti milioni al Veneto, tanti alla Lombardia, tanti alla Sicilia, e via dicendo; per dieci anni manteniamo questa divisione ed ogni regione si faccia i propri lavori pubblici, tenendo conto dei voti dei Consigli provinciali e comunali.

Ora, onorevoli colleghi, io non so se l'onorevole ministro accetterà quest'ordine del giorno. Io sarei molto dubbioso nell'accettarlo.

Onorevoli colleghi, credete voi che sia possibile questa divisione di milioni che dovrebbe esser fatta da noi?

Che una simile divisione possa esser fatta da uno Czar dispotico e illuminato lo ammetto, ma che si possa fare da 508 deputati, che dovrebbero discuterla qui mi sembra difficile, e credo che si farebbe una discussione poco simpatica e poco conclusiva.

Ma supponiamo, onorevoli colleghi, per un momento, che si possa fare di buon accordo e che si arrivi al risultato di aver divisi i milioni fra le diverse regioni. Una simile divisione essendo difficile, e dovendo permanere per un certo tempo, secondo la proposta fatta, per dieci anni non se ne parlerebbe più, e così togliereste completamente al Ministero quella elasticità, quel coordinamento, che esso deve esercitare nei lavori, e che realmente esercita. Perchè non illudetevi di determinare con gli stanziamenti le opere e le regioni dove vanno le somme. Ci sono capitoli, che hanno fino a 15 milioni di stanziamento, i quali capitoli sono suddivisi in articoli, le cui somme a norma del bisogno sono dal ministro destinate parte qua, parte là.

Secondo me, è indispensabile di lasciare al Ministero questa elasticità. Scusi, onorevole Bignami, se combatto la sua tesi, ma questo dimostra la grande stima, che ho di lei.

Il nostro valente collega dice: Il concetto regionalistico in fatto di spesa per lavori pubblici, già è applicato in ciò che ab-

biamo fatto per la Calabria, per la Sardegna e per la Basilicata; facciamolo per tutto il Regno. Io dico di no, e credo che quelle debbano essere eccezioni, non la regola. Purtroppo, in momenti eccezionali abbiamo votato leggi speciali perchè quelle regioni erano in condizioni tali che avevano bisogno di lavori speciali, e tutto il Parlamento si è mostrato, con sentimento patriottico, prontissimo a votare queste leggi. Ma debbono essere eccezioni, onorevoli colleghi, e io credo che ci dobbiamo augurare che venga presto il momento, nel quale di queste leggi eccezionali non ci sia più bisogno, e nel quale si possano applicare per tutta Italia le stesse leggi.

Ciò vorrà dire che le regioni della Basilicata, della Calabria, della Sardegna saranno oramai rialzate allo stesso livello delle altre parti d'Italia, anche per quanto riguarda i lavori pubblici.

Credo, in conclusione, che questo sconvolgimento generale del sistema dei lavori pubblici sarebbe dannoso, e dichiaro, a nome della Giunta, che si potrebbe accettare soltanto come uno studio teorico il primo ordine del giorno dell'amico onorevole Bignami. Credo invece che il suo secondo ordine del giorno sia veramente giusto. Esso invoca assai opportunamente nuove leggi sulle derivazioni delle acque pubbliche e le espropriazioni.

Approvato pienamente l'ordine del giorno Bignami, non intratterrò la Camera, neanche un minuto, su questo argomento delle acque pubbliche, tanto più che del problema idraulico, che è il problema fondamentale della nostra politica di lavori pubblici, vorrei parlare in seguito.

Esposti così questi concetti generali, passo, onorevoli colleghi, ad esporre qualche concetto particolare sulle grosse questioni sollevate da diversi oratori. Naturalmente, non potrò rispondere a tutti: a molti ha già risposto, a molti risponderà, l'onorevole ministro; io tratterò soltanto di alcune questioni maggiori.

Prima di tutte, le linee di accesso al porto di Genova e il porto di Genova.

È una questione questa che non si può considerare regionale, è una questione nazionale, come hanno benissimo detto i deputati genovesi...

AGUGLIA, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Lo dicono tutti.

ANCONA, *relatore*. ...e come dicono tutti.

La questione più importante è quella delle linee di accesso al porto di Genova,

sulla quale l'onorevole Cavagnari, l'onorevole Reggio, l'onorevole Riseti, l'onorevole Pietro Chiesa, hanno fatto dei bei discorsi, e sulla quale l'onorevole Canepa ha soltanto presentato un ordine del giorno.

Ho preparato un grafico che mostra lo stato attuale e futuro delle linee di accesso al porto di Genova. Il grafico è molto semplice. Non sono che poche linee, vedrò se mi riuscirà di innestarlo nel discorso. Ma il grafico non ha grande importanza, ciò che ha veramente importanza è quello che vi sta scritto.

Vi si vedono le tre linee d'accesso: le due vecchie linee: la linea vecchia dei Giovi, la linea nuova dei Giovi, e la direttissima.

Orbene, senza entrare in spiegazioni, che occuperebbero troppo tempo, ho procurato di raccogliere in un periodo brevissimo quale è il concetto fondamentale, secondo me, per risolvere questa questione. Lo troverete espresso sul grafico con queste parole: Con l'apertura dei tronchi Tortona-Arquata e Arquata-Ronco si avranno due linee a doppio binario tra Genova e Arquata, stazione questa donde il traffico si biforca tra il Piemonte e la Lombardia. Si ritiene che con la trazione elettrica le due linee bastino largamente al traffico attuale di quel porto, ma, per servire anche al prevedibile e sicuro aumento del traffico portuale, e per alleggerire subito la linea Genova-Sampierdarena, normalmente congestionata, si ritiene utile di cominciare il tronco sud della direttissima, per poi iniziare i lavori della grande galleria che si ritiene dureranno circa sette anni.

Dunque, onorevoli colleghi, io credo che i deputati genovesi, che tanto si interessano di questa questione, potrebbero essere d'accordo su questo punto: della necessità di iniziare il tronco sud, necessità che era rivelata, in fondo negli ordini del giorno, e sulla quale necessità non c'è che un piccolo disparere dell'onorevole Cavagnari sul tracciato del tronco Sud.

È una questione locale, più che generale, che sarà trattata poi dall'onorevole Cavagnari. Per conto mio, credo di poter affermare con sicura coscienza, con ampio interesse delle comunicazioni col porto di Genova, che il completamento della Ronco-Arquata e della Arquata-Tortona può bastare per parecchi anni, al traffico del porto, e che soltanto tra qualche anno sarà necessario di iniziare i lavori della grande galleria,

quando si cominci subito il tronco sud, il quale costituirà una terza completa linea a doppio binario (libera dalla strozzatura di Sampierdarena) fra il porto ed i valichi.

Quanto al porto di Genova, onorevoli colleghi, io non ho nulla da aggiungere a quanto fu già detto dall'onorevole ministro. L'onorevole ministro ha detto quali siano i motivi della congestione attuale del porto di Genova. Il porto di Genova è in condizioni veramente strane, a volte veramente difficili. È un porto per il quale la geografia è stata violata tante volte, mediante giochi di tariffe e combinazioni colla navigazione interna affluente ai porti del Nord. In questo momento, per esempio, la geografia è violata a vantaggio del porto di Genova, perchè esso serve, in via assolutamente eccezionale, data la chiusura dei porti tedeschi del Nord, anche un grande *hinterland* che non è di competenza sua, che sarebbe di competenza di altri porti.

Ma questa è una condizione eccezionale; in condizioni normali la geografia è violata a danno del porto di Genova, perchè il porto di Genova non serve tutto l'*hinterland* che sarebbe di sua spettanza, ma un *hinterland* molto minore.

Ciò non ostante siccome il traffico aumenterà lo stesso e rapidamente così io credo che siano necessari i lavori di ampliamento, e credo che si debba darvi mano al più presto possibile.

Ora è in corso soltanto il bacino Vittorio Emanuele III, ma io credo che, per prepararsi all'aumento del traffico, sia necessario di progettare fin d'ora gli ampliamenti che sono già nelle linee di grande massima definiti: il bacino del Polcevera, e quello del Bisagno. Non c'è tempo da perdere se vogliamo seguire coi lavori l'aumento del traffico. Pensiamoci.

Sulla materia dei porti e delle spiagge io debbo qualche risposta ad onorevoli colleghi che hanno svolto ordini del giorno, e prima di tutto all'onorevole Tosti.

L'onorevole Tosti ha svolto un ordine del giorno interessante. Egli ha proposto che il servizio dei fari venga completamente affidato al Ministero della marina. Io sono perfettamente d'accordo con lui. Dopo che, nel 1910, si è passato al Ministero della marina il servizio della parte visuale, dirò così, dell'illuminazione dei fari e dei meccanismi d'illuminazione, io credo che si potrebbe passare allo stesso Ministero, per maggiore semplicità ed economia anche il servizio delle costruzioni murarie dei

porti stessi tanto più che il Ministero ha a sua disposizione il Genio militare perfettamente atto a progettare e ad eseguire la parte muraria dei fari. Ad ogni modo, questa è una questione sulla quale attendo il pensiero del Governo.

Una osservazione però dell'onorevole Tosti io debbo qui rilevare: egli ha detto: la spesa per la costruzione e per il miglioramento dei manufatti non compare nel bilancio dei lavori pubblici, e forse il Ministero dei lavori pubblici si prepara ad abbandonare questo servizio al Ministero della marina senza cedergli anche i fondi relativi.

TOSTI. Si dice!...

ANCONA, *relatore*. Io le dico, onorevole Tosti, che la contabilità nel Ministero dei lavori pubblici è proprio tenuta molto bene.

Ella guardi il capitolo 156, il quale è diviso in molti articoli, e troverà all'articolo 77 i fondi stanziati per queste spese. Sono, onorevole Tosti, creda a me, sessantamila lire stanziata per queste spese...

TOSTI. Se ne spendono molte di più però...

ANCONA, *relatore*. Non vuol dir niente, perchè ci sono dei residui, e poi siamo in uno di quei capitoli la cui spesa totale ammonta a tredici milioni, e la divisione della spesa totale del capitolo tra i diversi articoli interni del capitolo stesso è di competenza del Ministero.

Del resto, per dimostrarle che il Ministero dei lavori pubblici, quando cede dei servizi, cede anche le relative autorizzazioni, le ricorderò che quando il Ministero dei lavori pubblici ha ceduto al Ministero della marina il servizio d'illuminazione dei fari, ha anche ceduto 2 milioni circa dell'autorizzazione totale per la spesa dei fari che sommava allora a quasi 5 milioni. Come ha ceduto quella volta le autorizzazioni relative, le cederebbe anche in questa circostanza; e del resto ormai c'è poco da cedere perchè sulla somma autorizzata, non sono più disponibili che 890 mila lire, essendosi ormai impegnate altre lire 1,830,000.

L'onorevole Lembo ha parlato ieri del porto di Bari. All'onorevole Lembo posso dire una sola cosa; che conosco il porto di Bari. Poche settimane or sono, sono stato a Bari, precisamente con lui, per visitare il porto, e posso dire questo: che nella tabella dei porti maggiori che ho compilato ed alla quale ho alluso prima, Bari è stato messo fra i porti maggiori, nonostante che la sua classifica non sia tale, nonostante

che secondo la legge del 1907 non dovrebbe essere compreso nei porti maggiori. E ve l'ho messo non certo per un riguardo all'onorevole Lembo, perchè non è certo per riguardi d'amicizia che si fanno queste iscrizioni, ma perchè, in realtà, io credo che l'avvenire del porto di Bari, specialmente per le mutate condizioni politiche della penisola balcanica, sia tale da dover impensierire sulla piccola lunghezza delle calate di quel porto, sul mancato raccordo ferroviario, sull'assenza completa di mezzi di carico e di scarico. Bari in pieno sviluppo diverrà la grande porta dei nostri traffici da e per la penisola balcanica e dobbiamo metterla in grado di adempiere a questa funzione nazionale.

All'onorevole Tamborino, che ha parlato del porto di Otranto una sola parola: il porto di Otranto si trova nelle stesse condizioni di altri minori. C'è un progetto che importa una spesa di lire 540 mila, che non è assolutamente irriducibile, mentre le autorizzazioni non sommano che a lire 365,000 e sono insufficienti. Credo che con una legge di maggiore assegnazione si potrà, anzi si dovrà, sistemare anche il porto di Otranto.

Quanto all'onorevole Salvatore Orlando, che ha svolto un ordine del giorno, mi limiterò a dire che il concetto contemplato in quel decreto ebbe un'applicazione troppo farraginosa, perchè dovendosi mettere insieme sedici o diciassette persone per costituire un Consiglio di amministrazione di questo genere, si andrà incontro a lentezze burocratiche. Il concetto di far amministrare un porto da elementi locali è buono, ma devono essere pochi e fattivi. Appliciamolo meglio! (*Commenti*).

PERRONE. Esiste solo il decreto, ma non esiste il Consiglio di amministrazione, che non si è mai riunito.

ANCONA, *relatore*. Passo ora ad altri argomenti.

Di ferrovie si è parlato pochissimo.

LUCCI. Non avete permesso che se ne parlasse.

ANCONA, *relatore*. Onorevole Lucci, io non ho niente da permettere e niente da vietare.

Io sono un povero relatore che è stato qui dieci giorni consecutivi, sempre tacendo ed ascoltando con interesse i discorsi dei colleghi.

Se non si è parlato di ferrovie, la colpa non è mia.

Io però debbo rispondere all'onorevole Vinaj, il quale mi ha fatto l'appunto di

non avere trattato la questione ferroviaria nella mia relazione. L'onorevole ministro ha già risposto per me.

Quest'anno dovevo impormi un riserbo speciale, nè potevo svolgere la materia ferroviaria in questa relazione, perchè è stata discussa in questa Camera nella legge ferroviaria del giugno scorso.

Abbiamo fatto allora un'ampia discussione ferroviaria ed anch'io parlai a lungo come relatore. Il Parlamento ha nominato una Commissione parlamentare per esaminare questa materia, così vasta, complicata ed astrusa; e ha dato a questa Commissione i più larghi poteri, appunto perchè intende, quando avrà in mano le sue conclusioni e proposte, di risolvere sotto ogni aspetto tecnico, economico e finanziario il grande problema.

Potevo io come relatore della Giunta del bilancio trattare le questioni ferroviarie che dal Parlamento sono state deferite a una simile Commissione? Evidentemente no. Oltre a ciò vi era una questione di riguardo personale, perchè io faccio parte della Commissione parlamentare. C'era dunque un riserbo personale da osservare, ed io sento di non meritare l'appunto dell'onorevole Vinaj.

Delle ferrovie secondarie complementari<sup>i</sup> siciliane hanno parlato gli onorevoli Pasqualino-Vassallo e De Felice. L'onorevole Pasqualino-Vassallo mi pare sia stato un po' troppo feroce contro le complementari, perchè il loro stato non merita poi tutte le critiche che egli ha fatto.

La situazione attuale è la seguente:

	Chilometri
Sviluppo totale della linea da costruire . . . . .	445
1° Linee già aperte all'esercizio . . . . .	141
2° Linee ultimate, ma non ancora aperte all'esercizio perchè isolate dalle due reti principale e secondaria . . . . .	70
3° Linee in costruzione . . . . .	127
4° Linee approvate, ma sospese per mancanza di fondi e per varianti richieste (anche da deputati) e sulle quali non c'è ancora l'accordo ( <i>Commenti</i> ) . . . . .	86
5° Linee in corso di studio . . . . .	21
Totale . . . . .	445

Del resto, onorevole Pasqualino-Vassallo, ella sa che le complementari siciliane

si costruiscono anch'esse coi famosi 50 milioni che debbono bastare per tutte le nuove costruzioni ferroviarie italiane; ed io potrei qui ripetere i ragionamenti che ho fatti in principio sul divario troppo grande che c'è tra il programma di linee ferroviarie ed i mezzi insufficienti che abbiamo a disposizione per svolgere questo programma.

Siamo sempre lì: abbiamo un grandioso programma di seicento milioni per le sole direttissime, e d'altre nuove linee... ma non vi sono che cinquanta milioni all'anno. Oggi abbiamo ancora cinquanta milioni dei residui, smaltiti i quali se non si provvede non si potrà andare avanti. Ecco perchè l'onorevole Angiolini si è lagnato della lentezza con la quale procedono i lavori della direttissima Bologna-Firenze. Il relatore è perfettamente d'accordo con lui, ove afferma la necessità di migliorare le condizioni del traffico tra Bologna e Firenze e che la linea diretta attuale è in condizioni difficili, per cui è urgente provvedere alla costruzione della direttissima.

Quanto alla Roma-Napoli, invocata dall'onorevole Lucci e da altri colleghi, devo essere coerente a me stesso. Nonostante che il discorso che feci nel mese di luglio sulla Roma-Napoli mi sia costato molte amarezze per aver detto che quella linea non era necessaria od almeno urgente, dichiaro che mantengo il mio convincimento; è certo però che il motivo addotto dall'onorevole Lucci che ormai la spesa è fatta, se non in tutto in buona parte, e che non rimane che completarla, è inoppugnabile.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Non c'è da metterlo in dubbio.

ANCONA, *relatore*. Non v'ha dubbio che questa linea si completerà quanto prima. (*Interruzione del deputato Lucci*).

Senta, onorevole Lucci, le spese fatte per le direttissime, e lei non potrà essere che contento:

Genova-Tortona: Si sono eseguiti per 32 milioni di lavori, e si sono iniziate (ed ora sospese) le espropriazioni pel tronco sud.

Bologna-Firenze: È in corso il primo tratto Bologna-Pianoro; si costruiscono le linee minori di servizio per la grande galleria di Montepiano il cui progetto non è ancora approvato... dal Consiglio di Stato. Si sono impegnati 16 milioni ma non se ne spesero che la metà circa.

Roma-Napoli: Si sono impegnati 98 milioni e se ne sono pagati 61. Lo stato dei lavori è indicato nella mia precedente relazione.

Cuneo-Ventimiglia: Si sono impegnati 43 milioni e se ne sono pagati 35.

Dunque, vede onorevole Lucci, che la sua direttissima è la più avanzata di tutte. Era doveroso destinarle questa somma, poichè essa ripete la sua esistenza dalla legge più antica; ma, seppure non potrà essere pronta pel 1915, vi si lavora con alacrità, e non credo che le lagnanze dell'onorevole Lucci siano pienamente giustificate.

Passo ora, onorevoli colleghi, ad un argomento gravissimo che è stato trattato molto poco: le bonifiche.

È inutile che dica l'importanza addirittura fondamentale delle bonifiche per la economia nazionale. Ma su tale questione non posso essere perfettamente d'accordo con l'onorevole ministro, il quale si è dichiarato soddisfatto, o per lo meno abbastanza...

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho detto che le critiche erano eccessive.

ANCONA, *relatore*. ...dell'andamento dei lavori delle bonifiche. Se vogliamo essere franchi, dobbiamo riconoscere che nell'Alta Italia le bonifiche procedono abbastanza bene e rapidamente, perchè vi si costituiscono Consorzi con una certa facilità, nonostante le difficili condizioni del mercato finanziario, specialmente in questo momento che rende loro difficile di scontare le annualità dello Stato. Ma insomma finiscono col sistemarsi anche in linea finanziaria.

Invece, nell'Italia meridionale i Consorzi non si costituiscono ed allora deve intervenire lo Stato. Così la bonifica diventa più lenta, meno economica, locchè è tutto a danno dei proprietari che devono così pagare tasse in rapporto ad opere più costose del necessario.

Ho scritto, nella mia relazione, che sarebbe opportuno che i proprietari dell'Italia meridionale seguissero l'esempio di quelli dell'Italia settentrionale e mi piace additare il buon esempio di un agricoltore meridionale, il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici... (*Commenti*).

*Una voce*. L'esempio è buono!

ANCONA, *relatore*. ...a cui va data lode, perchè si è messo alla testa del primo Consorzio meridionale di bonifica.

Auguro che il suo esempio sia seguito dagli altri proprietari del Mezzogiorno, perchè credo che nella costituzione dei Consorzi stia la miglior soluzione del problema.

TOSTI. Ci vogliono i suoi milioni!

ANCONA, *relatore*. Hanno parlato sull'argomento gli onorevoli Leonardi, Cavallari, Dore e Tortorici, il quale anzi s'è lagnato moltissimo delle bonifiche della Sicilia, dichiarando che queste procedono lentamente.

Io, almeno in parte, devo riconoscere che le lagnanze siciliane dell'onorevole Tortorici sono giustificate.

Le bonifiche sono lente nella Sicilia; su undici milioni circa di stanziamenti mi pare che si siano spesi dai due milioni e mezzo ai tre milioni. Insomma procedono troppo lentamente, e una delle cause principali sta nella deficienza del Genio civile; c'è una specie di crisi di progetti e di crisi di personale. Ciò si ripete per la Sardegna e per la Basilicata, come dissi nella relazione.

Credo quindi mio stretto dovere, a nome della Giunta del bilancio, di richiamare l'attenzione del Governo su questo stato di cose, su questo argomento così importante delle bonifiche! L'ho detto prima, onorevoli colleghi, che se si può ammettere un accumulo di residui in certe opere meno fattive, l'accumulo di questi residui non è più ammissibile nelle opere più utili, più fattive, più necessarie all'economia agraria, come sono le bonifiche.

Risulta dalla mia relazione che alla fine del 1912-13 c'erano oltre due milioni di residui. Alla fine del 1913-14 sono saliti a milioni cinque e mezzo! Alla fine dell'esercizio in corso aumenteranno ancora! Ma è ammissibile che mentre il paese ha tanto bisogno di bonifiche, il Ministero accumuli i denari destinati invece di spenderli bene? Io dico di no. Bisogna provvedere, ove occorra, con un ufficio speciale per i progetti.

Quindi io chiudo le brevi osservazioni sopra le bonifiche, augurandomi che anche la bassa Italia, o coi Consorzi, o sollecitando l'azione del Governo, possa vedere bonificato più rapidamente il suo territorio.

Sulle strade, onorevoli colleghi, sarò brevissimo: non dirò niente, o quasi niente, essendo stato l'argomento già trattato magistralmente. Abbiamo avuti discorsi bellissimi degli onorevoli Parodi, Bovetti, oggi ha parlato con grande competenza l'onorevole Agnesi, hanno parlato l'onorevole Serra, l'onorevole Casciani, il quale ha portato una grande competenza e praticità, ed io del resto nella mia relazione ho ricordata la relazione precedente dell'onorevole Casciani, in tema di strade.

Sulle strade si deve dire questo solo in

aggiunta di quanto hanno detto gli oratori. Essi non hanno ricordato che il decreto 22 settembre 1914 per opere pubbliche a sollievo della disoccupazione, ha dato la bellezza di ventiquattro milioni ai lavori stradali e che quindi, quest'anno, i lavori stradali hanno un notevole impulso, specialmente quelli che si riferiscono alla legge del 1903, per i quali si è potuta anticipare l'assegnazione dei sussidi che erano stati segnati ad epoca molto lontana.

Certo, onorevoli colleghi, la legge del 1903 ha bisogno d'una nuova legge che la specifichi e che la precisi. Troppo incerta e diciamo pure, troppo ingiusta ne fu sino ad ora l'applicazione, tanto che se ne giovarono molte strade fra le meno necessarie. Ma questa legge è già stata stabilita e annunciata dall'onorevole ministro dei lavori pubblici, ed è in esame al Tesoro. (*Segni di denegazione del deputato Pala*). Sì, onorevole Pala, è una legge che verrà presto, e coi milioni dati dal decreto per la disoccupazione e col maggiore stanziamento di due milioni all'anno, che la nuova legge darà per le strade di accesso alle stazioni, estendendone il beneficio anche alle frazioni, credo che, in un periodo relativamente breve, si potrà dare un maggiore impulso alla costruzione di queste strade. (*Interruzione del deputato Pala*). Vedo che l'onorevole Pala non è contento; già egli è difficilmente contento. Io gli osservo che la Sardegna ha un trattamento speciale per queste leggi stradali; la Sardegna ha una specie di canone consolidato da parte del Ministero dei lavori pubblici; vero è però che i bisogni della Sardegna, in fatto di viabilità, sono molti, e che quindi per questo canone sarà forse possibile e opportuno fare un aumento di stanziamento.

Anche le strade dei comuni isolati (legge del 1906) ha bisogno di fondi, e credo che il Ministero sia in animo d'accordarli, e sulle strade, onorevoli colleghi, non vorrei più parlare, rimettendomi alle ulteriori dichiarazioni che farà eventualmente l'onorevole ministro.

Due parole sull'acquedotto pugliese.

Ho pochissimo da dire, perchè l'onorevole ministro nel suo discorso vi ha già accennato, e le previsioni fosche e pessimistiche dell'onorevole Bonardi, sono state sfatate dal discorso dell'onorevole ministro prima di tutto e poi dall'onorevole Fraccacreta. Essi hanno giustamente tranquillizzato la Camera ed il paese, confermando che l'acquedotto pugliese ha un'ac-

qua ottima e purissima, ed una costruzione solidissima che non teme certo i disastri del terremoto, sebbene ci dobbiamo augurare che il terremoto non venga in quelle care regioni.

Ma debbo rispondere ad un appunto dell'onorevole Fraccacreta.

Egli, che è stato molto gentile con me, ha detto che il relatore doveva essere più severo con l'impresa costruttrice; l'impresa, egli ha detto, non adempie ai suoi doveri, il relatore doveva biasimarla!

Orbene, onorevole Fraccacreta, io non l'ho fatto per un motivo semplicissimo, perchè ho considerato l'acquedotto pugliese da un punto di vista ben diverso dal suo. Ella, onorevole Fraccacreta, è membro degnissimo del Consiglio di amministrazione, del Consorzio per l'acquedotto pugliese, e quindi difende egregiamente l'interesse delle popolazioni che le hanno assegnata quella alta carica.

Io mi son permesso di guardare l'acquedotto pugliese colla soddisfazione legittima che ispira questa grande opera patriottica, questo acquedotto colossale, che è il maggiore del mondo e che porta l'acqua ad un'enorme provincia, per modo che avranno acqua pura più di 2 milioni di abitanti; opera meravigliosa dal punto di vista tecnico, come dal punto di vista sociale e politico.

Anche l'onorevole Fraccacreta sentirà, nell'intimo della sua anima, la soddisfazione patriottica per quest'opera grandiosa, nella quale lo Stato non avrà sorprese poichè egli pagherà una certa somma, non un centesimo di più, e non vi saranno quindi quelle sorprese dolorose che, come vedemmo, si verificano così facilmente nei lavori dello Stato!

Per tutti questi motivi, onorevole Fraccacreta, io mi sono permesso di lodare soltanto l'acquedotto pugliese, ma poichè ella ha ricordati i ritardi nella costruzione, io non posso che associarmi alle sue osservazioni. Del resto l'onorevole Ciuffelli è tale amministratore che non ha bisogno di questi consigli per far rispettare il contratto, che stabilisce una multa di mille lire al giorno per i primi sei mesi di ritardo, di dieci mila lire al giorno per i secondi sei mesi, e quindi la decadenza del contratto! Quindi non mi si frimproveri di averne parlato bene, io che ho criticato parecchie cose nella mia relazione, io deputato del nord, di una grandiosa opera che è fatta a beneficio dell'estremo sud dell'Italia, al

quale auguro che l'acquedotto sia il principio d'una nuova e feconda rigenerazione.

FRACCACRETA. Anch'io ho parlato bene dell'opera, solo ho lamentato il ritardo.

ANCONA, *relatore*. Una sola parola all'onorevole Magliano che la desiderava da me.

L'onorevole Magliano ha fatto ieri un appello anche alla Giunta del bilancio per un suo ordine del giorno che si riferisce alla fornitura dell'acqua potabile ai comuni del Larinese. Non so se ci sia l'onorevole Magliano. Vedo che c'è e gli rispondo che sono perfettamente d'accordo con lui e che bisogna dare acqua potabile ai comuni del Larinese, per quanto questi comuni non siano compresi nella zona ufficiale, nella zona legale, dirò così, dell'acquedotto pugliese.

Essi hanno però, come tutti i comuni d'Italia, un sacrosanto diritto d'essere aiutati per la provvista d'acqua potabile, e poichè l'acquedotto pugliese passa relativamente vicino alla sua regione è giusto che l'acqua si possa derivare dall'acquedotto stesso.

A me pare, onorevole Magliano che si potrebbe forse applicare la legge generale su gli acquedotti. Invece di cercare l'acqua potabile nelle gole delle montagne, con un piccolo acquedotto, si troverebbe già preparata nel gran collettore dell'acquedotto pugliese di Besanese presso Apricena.

Io credo quindi che ella si contenterà delle dichiarazioni del relatore, il quale trova perfettamente giusta la sua domanda che a questi comuni del Larinese sia concessa l'acqua potabile dell'acquedotto pugliese, con tutte le maggiori facilitazioni possibili, ed anche con un lieve sacrificio finanziario da parte del Consorzio per l'acquedotto, nonostante che essi non facciano parte della zona legale dell'acquedotto stesso. In tema d'acqua potabile non dobbiamo fare queste sottili distinzioni, e dobbiamo essere pronti a facilitarne la fornitura a tutti i comuni che ne sono privi.

Così fu fatto per altri comuni di Basilicata!

Poche parole onorevoli colleghi sulla Calabria.

Debbo prima di tutto congratularmi con gli elettori calabresi che hanno mandato alla Camera, deputati che hanno difeso la loro regione, in fatto di opere pub-

bliehe, in modo da dimostrare tutto il loro profondo ed affettuoso attaccamento alla terra calabrese. Dall'onorevole Lucifero, che credo sia il più anziano, al più giovane deputato calabrese hanno parlato quasi tutti!

Ora, onorevoli colleghi, io nella mia modesta relazione ho cercato di sintetizzare qual'è la situazione dei lavori pubblici in Calabria.

Diciamo la verità. Su 159 milioni autorizzati, ne sono impegnati 78, stanziati 53 e pagati 42.

Gli onorevoli colleghi, non so perchè, non hanno fatto una piccolissima differenza:  $78 - 42 = 36$ . Questi 36 milioni che sono la differenza fra gli impegni ed i pagamenti rappresentano le opere in corso. Dunque in questo momento vi sono in Calabria circa 36 milioni di opere in corso. È qualcosa!

Certo, se si riferisce questa somma ai bisogni della Calabria, è poco perchè molti sono i bisogni! Ma il sostenere che non vi sieno opere in corso in questo momento mi sembra che sia un po' esagerato!

VISOCCHI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Vi sono anche opere ferroviarie.

ANCONA, *relatore*. Oltre a ciò, come mi fa osservare l'onorevole sottosegretario di Stato, vi sono anche notevolissime opere ferroviarie.

Del resto, gli onorevoli colleghi sanno che vi è una leggina avanti alla Camera che aumenta lo stanziamento per le opere calabresi. Per questa leggina ho scritto una breve relazione e l'ho scritta con tutto il cuore: ed ho avuto piacere, io, deputato dell'estremo Nord d'Italia, di scrivere in nome della Giunta generale questa breve relazione per i lavori pubblici dell'estremo Sud d'Italia. (*Bravo!*)

Questa leggina verrà in discussione domani e sarà senza dubbio approvata. Si stanziano maggiori somme su quelle autorizzate che presentano ancora un largo margine e quindi per ora non abbisognano d'aumento. L'aumento non sarà grande, ma è tutto quello che si poteva fare in questo momento.

Onorevoli colleghi calabresi, voi dovete pure tener presente che la situazione finanziaria non è più quella che avevamo quando si sono fatti i progetti per la Calabria.

Quanto poi al rilievo fatto da qualcuno, che si sono diminuiti gli stanziamenti calabresi con la legge del consolidamento,

debbo ricordare che, quando si è votata quella legge, vi era un cumulo di residui che mi pare fosse arrivato a 30 milioni! Era perfettamente inutile lasciare in quel momento dei notevoli stanziamenti quando pel mancato sviluppo di lavori s'accumulavano i residui!

Sono tre le provincie calabresi e la ripartizione dei lavori non vi è uguale; mi pare che essa sia di tre sestimi per Cosenza, due sestimi per Catanzaro ed un sesto per Reggio. Reggio è rimasta indietro per il terremoto. Doloroso, ma fatale! Ad ogni modo, sono 36 milioni di lavori in corso ed ora, che con lo sviluppo dei lavori si è sentito il bisogno di danaro, si sono aumentati gli stanziamenti; e i deputati calabresi possono essere certi che se sarà necessario un maggiore stanziamento, questo sarà fatto con quel sentimento patriottico che deve presiedere a queste deliberazioni. (*Approvazioni*).

È stato accennato, di volo soltanto, alle ferrovie Calabro-Lucane. Io spero che queste ferrovie che debbono risolvere il problema delle comunicazioni e mettere in valore tante latenti ricchezze calabresi, potranno essere costruite rapidamente. Anche esse stanno attraversando, come tutte del resto le grandi opere pubbliche, un difficile momento per la difficoltà del mercato monetario. Ma a questo ha provveduto un decreto del ministro dei lavori pubblici in data 23 novembre 1914, n. 1287 col quale gli istituti d'emissione possono anticipare fino a 50 milioni ai concessionari di ferrovie in costruzione su deposito di certificati di avanzamento dei lavori. Non so quanti milioni siano toccati alla Mediterranea per le Calabro-Lucane; ma certamente buona parte di quei milioni è andata per queste ferrovie, che rappresentano il maggior complesso di linee concesse all'industria privata e attualmente in costruzione in Italia.

Su questo punto, però, debbo dire che mi è parso che nessuno degli oratori abbia accennato ad uno stato generale di cose che si è prodotto, e che mi pare debba richiamare l'attenzione del Governo. Alludo al fatto che il finanziamento di queste ferrovie private è diventato molto difficile. Le condizioni del mercato monetario sono tali che è veramente assai difficile di finanziarle.

I progetti ci sono, affluiscono numerosi al Ministero; ma quando anche i sussidi chilometrici sono accordati, si trova difficilmente il finanziamento.

E perchè? Perchè la legge stabilisce che il calcolo finanziario, che deve servire di base al finanziamento delle ferrovie ossia alla determinazione del sussidio governativo chilometrico, sia fatto ad un tasso del denaro che non è più il tasso normale.

Negli ultimi mesi c'è stato un tale aumento nel tasso, che quello sul quale si è calcolato il finanziamento prima della guerra, non può più bastare. Prima della guerra si calcolava col tasso ufficiale dei titoli di Stato, aumentato dell'1.50 per cento.

Ora ciò è illusorio! Credo che bisogna preoccuparsi di questo stato di cose, se vogliamo realmente che le ferrovie private trovino il loro finanziamento. E la soluzione non può essere che questa: aumentare il tasso per i calcoli in base ai quali si fissa la sovvenzione chilometrica. È inutile illudersi: dal momento che la merce danaro è rincarata, bisogna pur tenerne conto, se non si vuole che il finanziamento delle linee private rimanga sulla carta.

Le stesse osservazioni che ho fatto per Calabria, dovrei fare per la Sardegna e per la Basilicata. Della Sardegna hanno parlato gli onorevoli Pala, Dore, Cavallera ed altri ottimi deputati sardi. Ebbene, onorevoli deputati della Sardegna, credo, nella mia relazione, di aver fatto, in forma molto gentile e molto calma, una critica sostanziale del modo in cui si approntano e si conducono i lavori, specialmente idraulici, nella vostra isola. Ho detto che sarebbe necessario, anzi indispensabile un maggior coordinamento di questi lavori e un complesso più organico, perchè manca spesso la continuità, sia nelle arginature sia nelle bonifiche, e perchè è necessario mantenere meglio queste bonifiche.

Onorevoli colleghi sardi, non ho altro da aggiungere non ho che da mantenere quello che ho scritto; mi auguro soltanto che, delle osservazioni fatte dal relatore, si tenga il debito conto, sia dal Governo presente, sia dai futuri,

Lo stesso debbo dire per la Basilicata, i cui bisogni hanno fatto levare voci di lamento a molti colleghi di quella regione. Anche in Basilicata le opere pubbliche procedono a rilento, come scrissi nella relazione e come fu così bene illuminato nei loro discorsi dai colleghi Materi, Salomone ed altri. Anche là si riscontra lo stesso fenomeno che sono appunto le opere idrauliche che procedono più a rilento, mentre le opere stradali vanno più rapidamente. In Basilicata la sistemazione dei fiumi e le

bonifiche seguono presso a poco lo stesso corso piuttosto lento che si segue in Calabria. Anche qui è necessaria maggiore coordinazione nella parte idraulica, e bisogna provvedere più largamente agli acquadotti, come reclamava l'onorevole Materi.

Onorevoli colleghi, il mio discorso comincia ad esser troppo lungo e mi avvio alla fine. Non so se ho risposto a tutti gli oratori... credo di aver risposto alla maggior parte. Fra tutte le questioni più importanti che sono state trattate ne restano due: una la questione della disoccupazione, l'altra la questione del problema idraulico italiano. Sulla prima sarò brevissimo e, mi sia lecito di esprimere la mia gratitudine, non tanto come relatore della Giunta del bilancio, quanto come deputato friulano, al ministro dei lavori pubblici, per il modo col quale egli ha combattuto o, per lo meno, ha tentato di combattere, se non vittoriosamente, certo efficacemente, la disoccupazione nel Friuli. Ho espresso anche su questo argomento un concetto nella relazione, che è stato approvato dal collega Cabrini, e cioè che, mentre le opere pubbliche debbono scegliersi ed eseguirsi con criteri assolutamente ed esclusivamente tecnici, economici e finanziari, in momenti eccezionali come questo, bisogna ammettere criteri eccezionali, e si deve anche coi lavori pubblici combattere la gravissima disoccupazione. Questo criterio è stato seguito dal ministro che ha capito tutta la gravissima importanza di simile questione.

Si è potuto toccare con mano come, nella nostra provincia, vi siano decine di migliaia di disoccupati e di emigranti rimpatriati senza portare con sé quel gruzzolo di danaro che li aiutava a svernare per poi tornare ad emigrare e a risparmiare.

Onorevoli colleghi, noi che abbiamo tante volte lodato gli emigranti ed il contributo fecondo che col loro sudato risparmio hanno recato all'economia nazionale, dobbiamo ora sia per umanità sia per gratitudine aiutarli ad attraversare questo momento critico! Non abbiamo nulla da rendere legalmente agli emigranti, ai quali (lo dico all'onorevole Beltrami) nulla togliemmo; ma dobbiamo mostrare la solidarietà nazionale, aiutandoli con qualsiasi sacrificio. È nostro stretto dovere! (*Approvazioni*).

Ora su questo punto debbo osservare che le disposizioni del ministro sono state di due generi: disposizioni per aumentare i

fondi per le opere pubbliche e per finanziare i comuni e le provincie onde possano far lavorare (ed ho già detto che il bilancio 1914-1915 ha un sovraccarico di 52 milioni, dei quali oltre 40 per lavori tendenti a diminuire la disoccupazione) e disposizioni tendenti ad accelerare le procedure. Approvo ed insisto sopra queste disposizioni e raccomando vivamente al ministro che esse siano mantenute e rese più efficaci in modo che specie le procedure siano veramente sollecite.

Il terremoto che ci ha portato tanti disastri e che ci ha recato tanti dolori potesse almeno portarci il vantaggio di accelerare le procedure burocratiche! (*Commenti*).

Ecco perchè nella mia relazione ho espresso la speranza che qualcuna di queste disposizioni, che si adottano in via eccezionale in questi momenti per la disoccupazione, rimanga permanente e serva ad accelerare, non soltanto in questo periodo transitorio, ma anche nel periodo normale le nostre procedure burocratiche, troppo lunghe, complicate e costose.

Onorevoli colleghi, sono al termine del mio discorso e richiamo tutta la vostra attenzione sulle poche parole che ancora dirò prima di finire.

Non ho toccato che le questioni principali, ma tanto vasta e tanto grandiosa è la mole dei lavori pubblici che certamente avrei dovuto parlare più a lungo.

Ma tengo conto dell'ora e del momento e finirò richiamando l'attenzione della Camera su quella che dovrebbe essere la direttiva massima dei lavori pubblici in Italia, su quello che, a mio modo di vedere, è il grande problema essenziale dei lavori pubblici in Italia.

Onorevoli colleghi, la guerra che si combatte ha certamente illuminato di luce vivissima alcuni punti fondamentali della nostra vita economica, e purtroppo ne ha illuminato la grande debolezza. Della grande influenza di questa debolezza sulla vita nazionale ci accorgiamo solo ora che ne sentiamo i tristi effetti.

Questi punti fondamentali si chiamano la mancanza del carbone, del grano, del cotone, in generale di materie prime. Si tratta di punti importantissimi fra cui, doloroso più di tutti, quello degli emigranti.

Soltanto oggi vediamo come sia poco sicura la vita economica di queste centinaia di migliaia di italiani i quali trovano i mezzi di sussistenza esclusivamente all'estero su terre straniere. Appena succedono

delle perturbazioni in qualsiasi punto del mondo, siccome queste perturbazioni non conoscono confini politici, e si propagano rapidamente, esse colpiscono prima di tutti e più di tutti gli umili lavoratori che si trovano a lavorare lontani dalla patria.

E si capisce. Il debole in suolo straniero è il primo colpito dal ciclone internazionale.

Di qui sorge e s'illumina nella sua enorme importanza un grande problema; quello cioè di vedere se non possiamo mettere la vita pubblica italiana, e soprattutto la vita economica italiana su basi nazionali in modo da dipendere il meno che si può dall'estero.

Orbene, onorevoli colleghi, io credo che la nostra base caratteristica nazionale, la massima base della nostra ricchezza nazionale debba essere l'acqua; noi dobbiamo basare la vita economica italiana sull'acqua più che si può!

Noi non dobbiamo continuare in una politica di lavori pubblici e di industrie, che è basata troppo sul carbone, troppo sul petrolio, troppo su sostanze che ci mancano, che non abbiamo e che non avremo mai, perchè la natura non ce le ha preparate. Non potremo mai aver carbone, non potremo mai aver petrolio: tutto al più potremo aver l'alcool, ma questo non serve a sostituire nè il carbone nè il petrolio. Ora, onorevoli colleghi, se voi esaminate i problemi fondamentali o almeno i più importanti dell'economia nazionale, dovrete convenire che hanno tutti la loro radice nel problema dell'acqua.

Il carbone. Del carbone ha parlato anche l'onorevole Bignami: è una grossa questione. Noi siamo arrivati con la importazione di carbone a qualche cosa come dieci milioni di tonnellate. E cosa costano questi dieci milioni di tonnellate? Non si sa. Non si sa più adesso, non si fanno più conti col carbone, non si sa più che cosa costi: 80, 90, 100 lire e più!

Ma, anche in condizioni normali, sono sempre da quattrocento a cinquecento milioni di franchi che dobbiamo pagare all'estero pel carbone. Ora il problema del carbone si può, non dico risolvere completamente, ma risolvere in parte diminuendo l'uso del carbone, utilizzando meglio le nostre energie idrauliche. Tutte le applicazioni del carbone che possono essere sostituite coll'energia idroelettrica, dobbiamo spingerle coraggiosamente! È un problema nazionale! Molto si è fatto nella utilizzazione di energie idrauliche, ma molto ri-

mane ancora da fare. Noi abbiamo circa un milione di cavalli idraulici, ma io credo che l'utilizzazione delle energie idrauliche potrebbe essere spinta molto più lontano: si potrebbe con la utilizzazione di queste energie diminuire il consumo del carbone.

E, poichè parlo di questa questione, ricorderò che pochi anni or sono l'onorevole Facta, ministro delle finanze, nominava una Commissione presieduta dal senatore Colombo, della quale facevo parte anche io, affinchè studiasse la nuova legislazione sulle correnti elettriche intesa all'applicazione dell'energia elettrica anche al riscaldamento ed alla cucina.

Allora io sintetizzavo il mio pensiero scrivendo che noi italiani dobbiamo riscaldarci con i ghiacciai. E questa è una soluzione genialmente italiana. Noi dobbiamo ritrarre dai ghiacciai le fonti caloriche per la nostra vita casalinga. Non è possibile, onorevoli colleghi, di sostituire completamente il carbone in molte industrie ma è certo possibile limitarne l'applicazione: troppi stabilimenti a gas ci sono in Italia, troppo gas si consuma, sia per la illuminazione, sia pel riscaldamento. Tutto questo noi dobbiamo ricavarlo dalle energie idro-elettriche, ma tutto questo non si può dalle energie elettriche ricavare se non si riformi la nostra legislazione in fatto di correnti elettriche. Le tasse attuali sulle correnti elettriche proibiscono queste applicazioni.

La nostra Commissione propose allora uno schema di disegno di legge. Questo disegno di legge dorme al Ministero delle finanze placidi sonni. Se l'onorevole Daneo fosse al banco del Governo gli direi (glielo dirò privatamente) che farebbe molto bene a togliere questo schema di legge dal polverone di qualche archivio.

La questione del grano: onorevole colleghi, una parola soltanto. È stato detto da tutti che si tratta in Italia non di aumentare la superficie coltivata a grano, ma di intensificare la coltivazione nelle plaghe coltivate onde aumentarne il rendimento.

Ora, onorevoli colleghi, anche questo che cos'è? Non è altro che un problema di acqua; è un problema di bonifica e di irrigazione.

L'onorevole Leonardi che ha fatto un discorso così competente in fatto di bonifiche, ha dimostrato che, bonificando certe zone, si potrebbe aver dalla aumentata produzione, tutto il grano che ci manca pel consumo nazionale. Il formidabile pro-

blema del grano non è che un problema di regolazione delle acque.

Non parlo di un problema che non conosco, perchè non sono un igienista. Ma io mi sono fatto illuminare nei minimi dettagli dal nostro collega Bianchi e dal nostro collega Sanarelli, i quali mi hanno affermato che la malaria che è ancora purtroppo in molte plaghe d'Italia, dipende non esclusivamente, ma principalmente dal mancante regolamento delle acque. Quindi anche la questione della malaria, grossa questione nazionale, dipende dal migliore regolamento delle pubbliche acque. Infine i grandi problemi della trazione elettrica e della navigazione interna, non sono anch'essi che problemi di acque!

Ed allora viene la conclusione, facile ad enunciare, non ad attuarla: che, pel nostro avvenire economico, l'indirizzo dei nostri lavori pubblici deve essere essenzialmente questo: regolare e sfruttare meglio le acque, e dare il massimo impulso a quei lavori che hanno per iscopo questa grande finalità nazionale! Siamo noi amministrativamente bene organizzati per affrontare questo problema? ne abbiamo noi un concetto esatto? Ne dubito assai. Se si vuole risolvere questo problema in modo completo ed organico, bisogna cominciare a cambiare le idee in fatto di idraulica. Ci vuole una nuova idraulica di cui i primi germi ci sono in Italia... e buoni!

L'idraulica antica, classica, quella alla quale si è ricorso, quando s'è tagliato il canale di Suez, quando s'è progettato il canale di Panama, quella è l'idraulica della piana del Po, degli argini; è l'idraulica che incanala l'acqua fra argini e la fa scorrere al mare; che incanala la ricchezza e la manda al mare! Ci vuole un'altra idraulica, per noi: noi non dobbiamo incanalare la ricchezza; ma dobbiamo trattenerla. È necessaria la nuova idraulica, che oggi soltanto comincia e della quale abbiamo già ottimi inizi: l'idraulica della montagna e del serbatoio, la quale trattiene l'acqua ossia la ricchezza, non la fa defluire al mare, e che permette di risolvere completamente il problema idraulico in tutte le sue parti; parte forestale, parte d'arginature, parte di bonifica, parte di navigazione interna, parte di forza idroelettrica! Soltanto prendendo il problema così, soltanto affrontandolo alle origini, noi potremo risolverlo in modo efficace. Specialmente nel Mezzogiorno è necessaria tale idraulica. Non è vero che manchi l'acqua al Mezzo-

giorno! È un pregiudizio. In Calabria ed in Sicilia piove come nel Nord! Ma vi regna un disastroso disordine idrico causa di malaria, di piene, di siccità e di aridità nei terreni! La ricchezza sta nella soluzione del problema idraulico.

Ora siamo noi amministrativamente preparati ad affrontare questo problema? Credo che la cosa sia molto discutibile. Il problema si dibatte fra il Ministero di agricoltura e quello dei lavori pubblici. Abbiamo la direzione delle opere idrauliche e delle bonifiche nel Ministero dei lavori pubblici, e la direzione delle opere forestali nel Ministero d'agricoltura; queste direzioni dovrebbero cooperare in modo semplice, organico alla soluzione del problema: perchè la soluzione è efficace soltanto se sia organica. Lo che non succede... tutt'altro!

Non voglio insistere su questo punto; ma come relatore, mi premeva di richiamare l'attenzione della Camera sulla necessità di risolvere questa questione dei serbatoi, timidamente entrata nella nostra legislazione, per la quale comincia a fare qualche cosa, ma per la quale bisogna fare molto di più!

Le Puglie (vedo l'onorevole Zaccagnino che, deputato pugliese, s'occupa con grande amore di queste questioni) potrebbero essere in parte irrigate dai bacini del Fortore e del Bradano. Ho raccolto alcuni dati globali sull'irrigazione, e su alcuni pochi bacini montani, tutti nell'Italia meridionale (all'infuori di quello sulla Trebbia). E li allego in una piccola nota in calce (1), che è degna di considerazione, poichè dalle poche cifre raccolte risulta evidente come la questione dei serbatoi sia veramente fondamentale per risolvere il nostro pro-

(1) Ecco alcuni dati sull'irrigazione:

Terreni coltivati in Italia: fra 15 e 16 milioni di ettari.

Terreni irrigati in Italia: circa 1.5 milioni di ettari di cui 1,200,000 ettari nella valle Padana, 200,000 nell'Italia centrale, ed i pochi ettari rimanenti nell'Italia meridionale e nelle isole.

Dati su alcuni pochi bacini montani quasi tutti meridionali:

Bacini del Fortore e del Bradano:

Per irrigare 70,000 ettari in provincia di Foggia  
 » 30,000 » » di Bari  
 » 30,000 » » di Lecce.

blema idraulico, e rin vigorire la struttura economica del paese.

Ai deputati calabresi non posso far migliore augurio di questo: che il bacino della Sila entri finalmente nella sua fase esecutiva, come auguro ai colleghi sardi che possa entrarvi presto quello del Tirso che deve redimere tanta parte della Sardegna!

Onorevoli colleghi, ho finito.

PRESIDENTE. Ma ha finito davvero?... L'aveva detto anche mezz'ora fa. (*ilarità*). Perchè altrimenti potrebbe anche riposarsi un po'! (*Si ride*).

ANCONA, relatore. Onorevoli colleghi, io ho finito davvero e ribadisco questo concetto fondamentale: noi dobbiamo dirigere i lavori pubblici secondo la grande idea idraulica ora accennata: mettere cioè più che si può la vita italiana sull'acqua, come altri paesi l'hanno messa sul carbone, o sul petrolio. Ma questo problema non sarà risoluto, se non si affronta in modo assai più organico la sistemazione delle acque, se non si coordina meglio questo servizio, che richiede soluzioni più complete, più organiche, più sollecite e quindi più efficaci. Con gran cuore d'italiano m'auguro che questo problema possa essere affrontato colla larghezza necessaria di mezzi e d'idee, e che il nostro paese, passato questo momento tragico, dilatato in tutti i suoi confini naturali, possa finalmente risolverlo perchè soltanto allora, e non prima, l'Italia potrà ascendere più rapidamente su per l'erta sanguinosa e difficile del benessere e della civiltà, recando nell'animo la saldezza degli affetti patriottici colla coscienza sicurezza dei suoi alti destini! (*Vivissime approvazioni — Applausi — Moltissime congratulazioni*).

	Superficie irrigabile Ettari	Forza sviluppabile in HP
Bacino della Sila (Calabria)	15,000	150,000
» del Tirso (Sardegna)	20,000	10,000
» del Simeto (Catania)	30,000	10,000
» del Trebbia (Piacenza)	10,000	8,000

Con soli 6 serbatoi si irrigherebbero oltre 200 mila nuovi ettari, e s'otterrebbe una potenza d'oltre 180 mila cavalli dinamici. Si noti che nell'Italia meridionale l'utile agrario dell'irrigazione è assai maggiore che nella settentrionale, e l'acqua irrigante vi sarebbe volentieri pagata a prezzi tali che lascerebbero un largo margine di utile anche all'esercizio dei serbatoi i più costosi.

ALLEGATO AL DISCORSO DEL DEPUTATO  
ANCONA.

**Nota sulla spesa pel personale del Ministero  
dei lavori pubblici in rapporto alla spesa  
per le opere da esso eseguite.**

Per esprimere la spesa pel personale, quale percentuale della spesa delle opere, bisogna evidentemente fissare la spesa delle opere, quella del personale e farne il rapporto.

Dal punto di vista delle prestazioni del personale, la spesa va divisa anzitutto in due parti. (Bilancio 1915-16):

1° Spesa per la manutenzione delle opere compiute.	milioni	22.065
2° Spesa per le opere nuove eseguite dallo Stato . . . »		122.337

Totale milioni 144.402

La prima parte, trattandosi di pura manutenzione, richiede, come è evidente, una spesa di personale notevolmente minore della seconda, che comprende: compilazione dei progetti d'appalto; sorveglianza, collando e liquidazione dei lavori. Tuttavia, nell'intento di mettere il Ministero in condizioni favorevoli, ossia d'ottenere una percentuale favorevole pel Ministero ossia minore della reale, sommiamo senz'altro le due parti, supponendo anche per la prima parte la medesima vasta prestazione di opera necessaria alla seconda. Ammettiamo cioè per tutti i 144 milioni una vasta prestazione d'opera da parte del personale.

La spesa pel personale (amministrativo, tecnico, contabile, di servizio, ecc.) e le spese generali d'ufficio ammontano a milioni 23.576.

Facendo il rapporto, troviamo dunque che il totale della grande spesa del personale e delle piccole spese generali, assorbe il 16.33 per cento del valore delle opere.

Questa percentuale così calcolata è però nel suo complesso sfavorevole al Ministero. Essa è infatti un po' maggiore del vero, perchè abbiamo trascurato la spesa per « concorsi e sussidi » che richiede anch'essa una sia pur minore prestazione d'opera. Se teniamo conto anche di questa spesa, otterremo invece una percentuale molto favorevole al Ministero perchè certo notevolmente inferiore al vero.

Ecco tale seconda percentuale:

	milioni
spesa per le opere come sopra . . . L.	144.402
» per concorsi e sussidi . . . »	42.031
Totale. . . L.	186.433

Spese pel personale come sopra . L. 23.576

Il rapporto scende ora al 12.64 per cento. Noi possiamo dunque ammettere che la media stia fra le due percentuali; e cioè che la spesa pel personale varii (pel 1915-16) fra il 13 per cento, ed il 16 per cento, della spesa totale delle opere.

Come si vede la spesa è molto grande; troppo grande!

Qui giova notare come nelle maggiori aziende private di costruzioni, tali spese generali e di personale comprese le tasse che lo Stato non paga (come non paga la maggior parte degli affitti dei locali, nè gli interessi dei capitali impiegati, che gravano invece e moltissimo sui privati!) s'aggirano fra il 6 e l'8 per cento del valore delle opere. È vero che l'Amministrazione di Stato deve necessariamente essere più costosa, ma d'altra parte è anche vero che l'importo delle opere di Stato essendo assai maggiore di quello delle opere private, dovrebbe bastare una percentuale minore.

Bisogna invero tener presente che simile percentuale diminuisce crescendo il valore delle opere.

Dunque per ogni 100 lire che noi diamo al Ministero, esso comincia a trattarsi per sè non meno di 14 lire, impiegando per le opere non più delle residuali lire 86.

Si riscontra qui, ciò che si riscontrerebbe in qualsiasi altra amministrazione dello Stato, e cioè che la spesa del personale è troppo grande.

Io credo anzi che in altre aziende dello Stato, ad esempio, negli arsenali e nei cantieri militari si troverebbero dei risultati ben peggiori, anche ammessa la possibilità di sapere quanto costino i loro lavori!

È interessante vedere come andò variando tale spesa nell'ultimo decennio. Com'è naturale essa andò diminuendo, ma troppo lentamente.

Dato lo sviluppo della spesa, la percentuale assorbita dal personale avrebbe dovuto diminuire più rapidamente.

LEGISLATURA XXIV - 1ª SESSIONE - DISCUSSIONI - 2ª TORNATA DEL 20 MARZO 1915

Ecco il confronto esteso al decennio.

Esercizio	SPESA STANZIATA (cifre in milioni)					Percentuale 4 1	Percentuale 4 3
	Spesa per le opere			Spesa per personale			
	Per lavori da eseguirsi direttamente dallo Stato e per la manutenzione delle opere compiute 1	Spesa per concorsi e sussidi 2	Spesa totale per le opere 3	Spesa per personale tecnico amministrativo e contabile e spese generali 4	Per salari e spese accessorie agli agenti 5		
1905-96 . . .	63.582	22.335	88.907	12.005	3.316	18,03	13,50
1915-16 . . .	144.402	42.051	186.453	23.536	4.551	13,33	12,64
Aumento nel decennio	milioni 77,9 pari al 17%	milioni 19,7 pari al 89%	milioni 97,5 pari al 110%	milioni 11,6 pari al 95%	milioni 0,9 pari al 23%	—	—

La percentuale va dunque decrescendo, ma lentamente.

Nel 1905-906, dieci anni or sono, la spesa per personale era compresa fra il 14 ed il 18 per cento circa; ora la percentuale è un po' discesa ed è compresa fra il 13 ed il 16 per cento circa.

Si è che, mentre nel decennio la spesa per le opere è cresciuta di circa 98 milioni, ossia del 110 per cento, la spesa per personale è cresciuta di quasi 12 milioni, ossia del 95 per cento.

Si noti, infine, che abbiamo completamente trascurato la spesa per salari e la spesa accessoria per agenti (colonna 5 della tabella) supponendo che sia tutta spesa di

sorveglianza, supposizione questa molto favorevole per il Ministero. Sono quasi 5 milioni, ed è certo che almeno una piccola parte andrà a beneficio della manutenzione e della costruzione delle opere. Altro motivo questo per il quale i nostri calcoli sono favorevoli per il Ministero.

Concludendo, possiamo affermare che la spesa per personale avrebbe dovuto crescere più lentamente.

Abbiamo aumentato gli stipendi e sta bene; ma invece di diminuire, o almeno di non aumentare gli organici, li abbiamo invece eccessivamente allargati, ed è così che non abbiamo saputo frenare la spesa per il personale.

U. A.

### Chiusura e risultamento della votazione segreta.

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

(Gli onorevoli segretari numerano i voti).

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

Conversione in legge di 17 decreti Reali contenenti provvedimenti a sollievo

dei comuni colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915 (341):

Presenti e votanti . . . 258  
Maggioranza . . . . . 130  
Voti favorevoli . . . 248  
Voti contrari . . . . 10

(La Camera approva).

Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-15 (394):

Presenti e votanti . . . 258  
Maggioranza . . . . . 130  
Voti favorevoli . . . 245  
Voti contrari . . . . 13

(La Camera approva).

LEGISLATURA XXIV — 1ª SESSIONE — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 20 MARZO 1915

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario 1914-15 (395):

Presenti e votanti . . . . .	258
Maggioranza . . . . .	130
Voti favorevoli . . . . .	242
Voti contrari . . . . .	16

(La Camera approva).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1914-15 (396):

Presenti e votanti . . . . .	258
Maggioranza . . . . .	130
Voti favorevoli . . . . .	244
Voti contrari . . . . .	14

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese — Abozzi — Adinolfi — Agnelli — Agnesi — Aguglia — Albanese — Amicarelli — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Angiolini — Arlotta.

Baccelli Alfredo — Barzilai — Basile — Baslini — Battaglieri — Beghi — Bellati — Belotti — Beltrami — Bertesi — Bertolini — Bettolo — Bettoni — Bevione — Bianchi Leonardo — Bianchi Vincenzo — Bignami — Bianchini — Bocconi — Borromeo — Borsarelli — Bouvier — Bovetti — Brandolini — Bruno — Buccelli — Buonanno — Buonvino.

Cabrini — Caccialanza — Calisse — Callaini — Camerini — Capitano — Caporali — Cappa — Caputi — Carboni — Carcano — Casciani — Caso — Casolini Antonio — Cassin — Cassuto — Cavagnari — Cavalari — Cavallera — Cavazza — Cavina — Ceci — Celesia — Celli — Centurione — Cermenati — Chidichimo — Chiesa Eugenio — Chimienti — Ciacci Gaspero — Ciappi Anselmo — Ciccotti — Cicogna — Cimirelli — Ciriani — Cironi — Ciuffelli — Codacci-Pisanelli — Colonna Di Cesarò — Congiu — Corniani — Cottafavi — Coughto — Curreno.

Da Como — Danieli — Dari — De Amicis — Degli Occhi — Del Balzo — Dell'Acqua — Della Pietra — De Nava Giuseppe — De Nicola — Dentice — De Ruggeri — De Vargas — De Vito — Di Cam-

polattaro — Di Caporiacco — Di Francia — Di Giorgio — Di Mirafiori — Di Robilant — Di Saluzzo — Di Scalea — Dugoni.

Falconi — Falletti — Fera — Finocchiaro-Aprile Andrea — Fraccacreta — Frisoni.

Gallenga — Galli — Gallini — Gambarotta — Gasparotto — Gazelli — Gerini — Giacobone — Giampietro — Giolitti — Giordano — Giovanelli Edoardo — Girardini — Gortani — Grassi — Grosso-Campana — Guglielmi.

Hierschel.

Innamorati.

Joele.

Labriola — La Pegna — Larussa — Lembo — Leonardini — Leone — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Loero — Lombardi — Longinotti — Longo — Lucernari.

Magliano Mario — Manfredi — Mango — Manna — Maraini — Marangoni — Marcello — Marchesano — Mariotti — Martini — Masini — Materi — Maury — Mazzarella — Mazzolani — Meda — Medici Del Vascello — Mendaja — Merloni — Miari — Milano — Modigliani — Mondello — Montresor — Morando — Morisani — Morpurgo — Mosca Gaetano — Mosca Tommaso.

Nasi — Nava Cesare — Negrotto.

Ollandini — Orlando Salvatore.

Padulli — Pais-Serra — Pallastrelli — Pansini — Pantano — Paratore — Parodi — Pasqualino-Vassallo — Pastore — Peano — Pellegrino — Perrone — Petrillo — Piccinato — Pietriboni — Pipitone — Pistoja — Pizzini — Porcella — Pozzi.

Queirolo.

Raineri — Rampoldi — Rava — Renda — Restivo — Ricci Paolo — Rizza — Rizzone — Rodinò — Roi — Romeo — Rondani — Rosadi — Rossi Luigi — Rota — Rubilli — Ruspoli.

Sacchi — Salterio — Salvagnini — Sandrini — Sanjust — Santamaria — Santoliquido — Saudino — Savio — Schanzer — Schiavon — Sciacca-Giardina — Scialoja — Simoncelli — Sipari — Soleri — Solidati-Tiburzi — Somaini — Speranza.

Talamo — Teso — Theodoli — Torlonia — Tortorici — Tosti — Turati.

Valenzani — Valignani — Valvassori-Peroni — Venino — Venzi — Veroni — Vignolo — Vinaj — Visocchi.

Zegretti.

*Sono in congedo :*

Pennisi.  
Tamborino.

*Sono ammalati :*

Berti.  
Campi — Canevari — Casalini — Credaro.  
De Marinis.  
Giuliani.  
Manzoni — Masi — Morelli-Gualtierotti.  
Nitti.  
Ottavi.  
Ronchetti.  
Scano.  
Toscanelli.

*Assenti per ufficio pubblico :*

Appiani.  
Storoni.

#### Presentazione di disegni di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio.

CAVASOLA, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: « Provvedimenti per l'ufficio centrale di statistica ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina.

VIALE, *ministro della marina*. Mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge: Provvedimenti per gli ufficiali di vascello.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio della presentazione del disegno di legge: Provvedimenti per l'ufficio centrale di statistica.

Del pari do atto all'onorevole ministro della marina della presentazione del disegno di legge: Provvedimenti per gli ufficiali di vascello.

Questi disegni di legge saranno, per ragion di materia, deferiti all'esame della Giunta generale del bilancio.

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

PRESIDENTE. Tornando alla discussione del bilancio dei lavori pubblici, darò facoltà di parlare all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè esprima il suo pa-

rere sui diversi ordini del giorno, dei quali diciassette riguardano in genere le opere pubbliche; otto la politica del lavoro e gli altri quarantasei o quarantotto questioni speciali.

(*Il deputato Ancona si reca presso il ministro dei lavori pubblici*):

Lasci parlare il ministro, onorevole Ancona! Lei ha già parlato abbastanza! (*Vivissima ilarità*).

*Voci dall'estrema sinistra*. Imparziale!

PRESIDENTE. Sì, imparziale! Li ringrazio: imparziale, perchè questo è il mio desiderio ed il mio dovere.

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

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Quanto ebbi l'onore di dire alla Camera la settimana scorsa, durante la discussione generale ed il discorso ampio, completo, lucido dell'onorevole relatore del bilancio, rispondono già a molti degli ordini del giorno presenti.

Cercherò di rispondere agli altri nel modo più breve, chiedendo venia agli onorevoli colleghi se, come pure avrei desiderato di fare e come volentieri farei, non posso discutere uno ad uno, largamente, gli argomenti che essi hanno trattato. Ma il grande numero degli ordini del giorno presentati, i quali sono oltre una cinquantina, ed il lavoro che ancora preme su queste sedute della Camera, mi consigliano, m'impongono anzi, di rispondere schematicamente, telegraficamente, come meglio possa.

Si sono occupati del porto di Genova gli onorevoli Reggio, Cavagnari, Riseti, con altri molti colleghi, l'onorevole Canepa che ha pure presentato un ordine del giorno, e l'onorevole Pietro Chiesa, che si è occupato specialmente di una questione particolare riguardante gli operai del porto.

Non parlerò ancora della questione relativa allo sfollamento del porto di Genova; l'onorevole Pietro Chiesa ha detto che il Consorzio ha fatto miracoli per il buon andamento del porto in circostanze così eccezionali e straordinarie. Credo che tutte le amministrazioni interessate abbiano cercato di fare del loro meglio; e per parte mia senza far miracoli, perchè non ho le virtù taumaturgiche, ho cercato anche io di portare il mio contributo al miglioramento delle condizioni del porto di Genova, e spero non inutilmente, se debbo giudicare da quanto mi ha scritto recentemente il presidente del Consorzio.

Lasciando dunque da parte tale argomento, dirò pochissime parole riguardo alla direttissima, sia perchè già ne accennai nel mio discorso, sia perchè l'onorevole Ancona ha chiaramente detto quali siano le condizioni attuali della questione.

Non vi sono stati nella costruzione della direttissima nè ritardi, nè storni.

Non vi sono stati ritardi, perchè si è lavorato e si lavora tuttora a compiere i primi tronchi da Tortona ad Arquata e da Arquata a Ronco, che erano i più urgenti.

Non vi sono stati storni, perchè per quella linea si sono già spesi 32 milioni.

Or dunque si tratta, ed io convengo in questa necessità, di attaccare la parte sud della direttissima, il tronco al sud della grande galleria, nei pressi di Genova. E questo sarà fatto quando verrà compiuto lo studio dei progetti, che, come gli onorevoli colleghi genovesi sanno, non è ancora ultimato, perchè si è fatto il progetto di massima, ma non è completo quello esecutivo.

Intanto io posso dire che sto facendo la revisione dei fondi impiegati per le costruzioni di ferrovie, con la fondata speranza di averne a sufficienza per incominciare i lavori di questo tronco appena siano ultimati i progetti.

E credo che la mia dichiarazione sarà sufficiente a rassicurare i colleghi della Deputazione genovese.

L'onorevole Pietro Chiesa ha espresso due desideri. Anzitutto: che si acquistino 10,000 carri. L'onorevole relatore ha già risposto in parte; io aggiungerò soltanto che non vi è bisogno di questo grande aumento di carri il quale importerebbe poi uno sviluppo anche maggiore dei nostri binari e dei nostri impianti ferroviari, perchè i 10,000 carri, dopo averli acquistati, bisogna anche collocarli e tenerli nei depositi e sulle linee.

Debbo inoltre dire che molti carri sono già ordinati, anzi ve ne sono alcune migliaia in commissione, e se ne ricevono circa 300 ogni mese.

Molti altri sono pure in riparazione...

FRACCACRETA. Diecimila.

CIUFFELLI, ministro dei lavori pubblici. Ed io le aggiungo, onorevole Fraccacreta, che si è disposto che queste riparazioni procedano con la massima alacrità.

Poichè siamo in tema di carri ferroviari, mi consenta la Camera di dire una sola parola, sulla leggenda che si va diffondendo, dell'enorme numero di carri italiani all'estero.

Bisogna che la Camera sappia che, se c'è

stato uno sbilancio notevole dei carri italiani all'estero, e più precisamente dei carri chiusi, questo è stato solo momentaneo. Attualmente ci troviamo nella condizione di avere un numero complessivamente molto maggiore di carri esteri in Italia, di quello dei carri italiani all'estero. È vero che dei carri chiusi è maggiore il numero dei carri italiani all'estero che dei carri esteri in Italia; ma ciò dipende un po' anche dalle necessità delle nostre esportazioni che dobbiamo pure curare. Si tratta di ortaglie, si tratta di frutta, di agrumi, per quantità e valore molto notevoli, e noi non possiamo trascurare la loro esportazione facendola in carri inadatti.

L'onorevole Pietro Chiesa ha pure chiesto che si istituisse un arbitrato speciale per i lavoratori del porto di Genova. Io non so se la legge generale non possa soccorrere nel caso presente, con l'applicazione del probivirato, anche i lavoratori del porto di Genova; ma, ad ogni modo, non è questione di competenza esclusiva del Ministero dei lavori pubblici: riguarda piuttosto il Ministero dell'agricoltura, e quello di grazia e giustizia. Nessuna proposta del resto, nessuna iniziativa, nè della rappresentanza degli operai, nè del Consorzio, è giunta finora al Governo, che io sappia. Se verrà, l'esamineremo col desiderio di fare in modo che ogni interesse sia tutelato con la maggior giustizia.

A proposito di direttissime, l'onorevole Angiolini ha raccomandato che si affrettino i lavori della Bologna-Firenze attaccando la grande galleria di Montepiano. Anche per questa direttissima, gli onorevoli colleghi lo sanno, si sta lavorando. L'onorevole Sacchi, mio illustre predecessore, appaltò il tronco Bologna-Pianoro che è tuttora in costruzione. Si stanno ora iniziando i lavori dei binari per giungere fino all'imbocco della galleria e rendere facile anche il trasporto dei materiali. Quando tali lavori saranno eseguiti e quando anche il progetto della galleria, della grande galleria, che dovrà costare circa 100 milioni, poichè è lunga 19 chilometri e importerà in media 5 milioni a chilometro, quando questo progetto sarà approvato, cercheremo di iniziare i lavori, tenendo conto dei fondi che saranno disponibili. È bene però la Camera sappia che questi sono problemi che il Governo da solo non può risolvere; vedrà il Parlamento a suo tempo!

Le leggi attuali ci danno 50 milioni all'anno per le costruzioni ferroviarie.

Questo limite è già stato testè superato; e quando volessimo intensificare ancora di più le costruzioni ferroviarie, dovremmo venire necessariamente con le relative proposte dinanzi al Parlamento.

Ultima delle direttissime, delle quali si è parlato, è quella Roma-Napoli, e per questa ha già risposto l'onorevole relatore.

Anche per essa i lavori procedono alacremente.

Alla fine dell'anno venturo saranno finiti tutti i lavori lungo i tratti da Roma a Formia; e allora, approfittando della Sparanise-Gaeta avremo già una seconda linea per Napoli, poichè il traffico si potrà giovare anche di questo raccordo, in attesa della ultimazione della intera direttissima.

Intanto è in corso l'appalto della galleria urbana sotto la via Cirillo; di esso ha parlato ieri l'onorevole Lucci, il quale ha pure alluso ad un progetto per il raccordo della direttissima con la stazione attuale, un progetto allo scoperto, criticando il progetto in galleria che si è prescelto.

Io debbo dire all'onorevole Lucci che questo progetto della traversata di Napoli allo scoperto è venuto quando già era in costruzione l'altro, e quindi troppo tardi, il che mi dispensa dall'esaminare se esso fosse attuabile, e se veramente non avrebbe guastato l'estetica dell'incantevole riviera Partenopea.

Gli onorevoli Bignami, Bianchi, Agnesi, Sighieri, Lucci ed altri colleghi, hanno svolto vari ordini del giorno ed espresso alcuni voti di riforme intorno alla legge di contabilità, intorno agli appalti e alle altre norme che attualmente vigono per l'esecuzione dei lavori pubblici.

Io ho già risposto per questa parte, e dichiaro di accettare come raccomandazione i loro ordini del giorno, con le riserve che già feci nel mio discorso e con quelle, fatte oggi dall'egregio relatore.

Molti altri colleghi si sono fermati nei loro ordini del giorno sulla disoccupazione, e sono gli onorevoli: Morpurgo, Beltrami, Romanin-Jacur, Masini, Tortorici, Ciriani, Dugoni, Nunziante, Belotti e Basile.

La schiera è lunga perchè l'argomento è interessante e grave.

A questi egregi colleghi ho già risposto con le mie dichiarazioni precedenti ed ho dato conto dei provvedimenti adottati; il Governo ne sta adottando e ne adotterà degli altri secondo le necessità pubbliche, come già ho avuto l'onore di dichiararvi. Il

Governo non esiterà ad assumere la responsabilità di questi provvedimenti; e credo ciò possa tranquillizzare i colleghi sui nostri intendimenti.

A proposito di simili provvedimenti ho sentito raccomandare ancora l'abbreviazione delle procedure. Posso assicurare la Camera che oltre a ciò che si è fatto si cerca ancora di abbreviare per quanto è possibile il corso degli atti. Per citare l'ultimo mio provvedimento ho disposto che i sussidi, una volta accordati, vengano messi a disposizione dei prefetti, acciocchè i comuni possano riscuoterli più facilmente e più rapidamente. (*Approvazioni*).

In questa via delle semplificazioni specialmente in momento tanto eccezionale, io persisterò senza esitazione.

Molti colleghi si sono pure occupati delle leggi speciali, tanto della Calabria, che della Basilicata e della Sardegna.

Oltre che delle leggi speciali, l'onorevole Tortorici si è occupato in particolar modo dei lavori pubblici della Sicilia.

Per quanto si riferisce alle leggi speciali e particolarmente alla Calabria, il progetto che è dinanzi alla Camera e già all'ordine del giorno, per l'aumento dei fondi riguardanti le opere nelle provincie calabresi, mi dispensa da ogni altra assicurazione.

Per la Sicilia e per la Sardegna sarà approvato, io spero, prima che la Camera si sciolga, il progetto di legge che dà nuove autorizzazioni di fondi per le bonifiche, fondi che serviranno specialmente a queste due regioni.

Per la Basilicata i lavori procedono alacremente e confido che non mi mancheranno i fondi per continuarli e svilupparli. Un desiderio mostrato generalmente dai colleghi è che si dia all'applicazione di queste leggi, ora in piena attuazione, una organicità maggiore, che si cerchi di applicarle in tutte le loro parti, togliendo le sproporzioni che ora si verificano tra le opere stradali, ad esempio, e quelle dei bacini montani, degli spostamenti degli abitati e dei ripari contro le frane. Io credo che queste raccomandazioni sieno da seguire, ed è mio proposito di farlo. Riconosco che per la maggiore facilità di eseguire i progetti delle strade nazionali e la maggiore spinta ad appaltarli, si sia data la preferenza a queste opere. Bisogna ora tornare un po' sui nostri passi e non trascurare le opere minori, ad esempio alcune strade di accesso alle stazioni, per non andare incontro alla conseguenza che alcuni tronchi ferroviari

stiano per aprirsi e non si siano ancora costruite le strade per accedervi.

L'onorevole Cavagnari oltre che della direttissima si è occupato del tronco della linea interna Genova-Spezia. Ella sa, onorevole Cavagnari, che due volte è stata affacciata l'idea di questo progetto e due volte, sentita la direzione generale delle ferrovie è stata messa da parte. Piuttosto è stata ritenuta possibile l'esecuzione d'un progetto che avesse carattere di linea locale, invece che di linea concorrente alla litoranea. Se questo progetto sarà ripresentato, verrà accuratamente esaminato, tenendo conto dei criteri che si sono già potuti concretare con gli studi fatti. Ma non devo tacere all'onorevole Cavagnari che prima di tutto è necessario di completare il doppio binario della litoranea. È una necessità assoluta questa per tutte le nostre grandi linee ferroviarie: che il completamento del doppio binario debba precedere le altre opere pure riconosciute utili. (*Approvazioni*).

Gli onorevoli Cotugno e Fraccacreta hanno raccomandato il sollecito compimento dei lavori dell'acquedotto Pugliese. Come ho già detto, darò la maggior cura ed opera affinché questo avvenga.

L'onorevole Rossi Gaetano ha raccomandato un suo voto per la costruzione di ferrovie a binario ridottissimo. Ho già espressa l'opinione che convenga modificare la nostra legislazione per incoraggiare la costruzione delle tramvie ed evidentemente non posso essere che favorevole al progetto delle ferrovie a binario ridottissimo. Ma devo osservare all'onorevole Rossi (che mi duole di non veder presente) che le nostre leggi permettono fin d'ora di avere in concessione questo genere di ferrovie, perchè non v'è limitazione di scartamento nelle disposizioni legislative. Ad ogni modo io, riconosco che l'idea è meritevole della maggior considerazione, ed il Governo farà quanto è possibile perchè sia incoraggiata e tradotta in pratica.

L'onorevole Rossi Gaetano si è anche occupato incidentalmente nel suo discorso, dell'equo trattamento del personale addetto ai pubblici servizi di trasporti.

Mi permetta la Camera di non parlare incidentalmente della grossa questione.

La legge sull'equo trattamento è una legge di disciplina, di giustizia e di equità, come dice il suo nome; bisogna che tutti concorrano ad attuarla: il personale con la pazienza e la disciplina, le Società rasse-

gnandosi a sostenere oneri che la legge prescrive, il pubblico (quando occorra) sopportando l'aumento delle tariffe ed anche lo Stato e gli enti locali per le eventuali rinunzie alle loro partecipazioni. Io non voglio trattare incidentalmente, ripeto, questa grave questione e l'applicazione che si sta facendo della legge. Quando la Camera vorrà, anche perchè siano sfatate le leggende che si vanno creando intorno all'applicazione della legge ed ai criteri che seguono la Commissione consultiva e il ministro, sarò pronto a sostenere la discussione che si farà in proposito.

L'onorevole Tortorici ha fatto col suo ordine del giorno una brillante escursione in tutto il bilancio, fermandosi poi specialmente sui lavori della Sicilia. Per ciò che concerne l'andamento dei lavori pubblici e la struttura del bilancio, io mi limito a rammentare quanto testè ha detto l'onorevole Aneona.

Non si spaventi troppo l'onorevole Tortorici del consolidamento: egli ha potuto osservare che questo, che pure è un limite necessario ed utile, è stato spesso varcato. È un cerchio necessario, ma non è nè di bronzo, nè di ferro; e quest'anno, per esempio, lo abbiamo sorpassato per oltre 60 milioni!

L'onorevole Tortorici ha poi accennato al lento andamento dei lavori per le bonifiche siciliane. Io convengo nel giusto apprezzamento condiviso anche dal relatore; soggiungo però che alle bonifiche siciliane, malgrado le difficoltà dei progetti, ho cercato di dare il maggior impulso, e sto risolvendo dal punto di vista tecnico le questioni sollevate per alcune di esse, in modo da potere iniziare presto i lavori.

E poichè parlo di bonifiche, mi occorre dire una parola che assicuri l'onorevole Pala tanto per l'Agro di Posada quanto per la sistemazione del fiume Coghinas. Io desidero che queste due questioni siano sollecitamente risolte e posso dare all'onorevole Pala, che vedo presente, un sicuro affidamento che questi lavori saranno in breve intrapresi; la legge sui fondi per le bonifiche che approveremo forse domani provvede in parte a questa necessità.

L'onorevole Amici Venceslao ha raccomandato i provvedimenti relativi alle frane. Egli ha ricordato che vi sono state molte frane in quest'ultimo periodo di tempo e che occorre provvedere a riparare i danni che hanno prodotto. Io debbo purtroppo confermare queste tristi notizie. Da ogni

parte di Italia ho avuto cattive nuove, ho avuto informazioni di gravissimi danni prodotti dalle frane. Io sto raccogliendo, l'ho già detto nel mio recente discorso, gli elementi per concretare in un disegno di legge i provvedimenti, che spero saranno ritenuti efficaci.

L'onorevole Cavallera si è occupato a lungo delle opere di Sardegna. Mi pare di avergli in parte già risposto: aggiungerò solo che anche per le ferrovie del Sulcis, di cui egli ha sollecitato la concessione, siamo agli ultimi atti della istruttoria, e non si attende altro che il deposito della cauzione per poter addivenire alla stipulazione della convenzione.

L'egregio collega Casciani ha parlato, insieme a parecchi altri, della legge sulle strade di accesso alle stazioni, che avevo già dichiarato avrei fra breve presentato, avendone ormai concretato le linee col ministro del tesoro. Egli però, non contentandosi di questa presentazione, nel timore che l'approvazione del disegno di legge possa ritardare di troppo la continuazione dei lavori, ha raccomandato alla mia attenzione alcuni casi specialissimi verificatisi per la differente applicazione delle attuali disposizioni di legge. Io gli prometto di esaminare questi casi, cui egli ha accennato, con la massima cura, lieto se potrò risolverli favorevolmente, come desidero, prima ancora che la legge sia approvata.

Non risponderò all'onorevole Vinaj per quanto si riferisce alle ferrovie perchè tanto le mie dichiarazioni, come quelle del relatore rendono superflua ogni altra risposta.

L'onorevole Tamborino ha parlato del porto di Otranto. Gli ha risposto l'onorevole relatore. Io aggiungo che, tenendo conto dell'importanza di questo porto in relazione allo sviluppo che esso può prendere pel commercio con l'Oriente, esaminerò di quanto sia possibile aumentare la dotazione dei fondi per poterne intraprendere i lavori.

L'onorevole Pucci ha parlato dei lavori idraulici per la sistemazione del fiume Bisenzio.

Gli studi sono in corso, e sto esaminando se convenga stralciare parte del progetto generale per poterla eseguire subito malgrado la strettezza dei fondi. Quest'esame sarà compiuto al più presto e mi auguro che i risultati mi permettano di non ritardare queste opere che sono necessarie nei riguardi tecnici.

L'onorevole Frisoni ha svolto un ordine del giorno che si riferisce a un argomento trattato nella seduta di stamane, e perciò ho già avuto occasione di fare dichiarazioni in proposito.

Egli vuole che si affretti la costruzione delle baracche nei paesi devastati dal terremoto. Ciò si sta facendo, e si farà tanto più alacramente in quanto in questi giorni maturano le consegne sia per il legname acquistato sia per le baracche affidate per la costruzione a ditte private.

L'onorevole Frisoni, che fa parte di un comitato il quale ha avuto tutto l'appoggio anche del mio Ministero e si è reso benemerito costruendo baracche specialmente a Pescina, sa le difficoltà che sono inerenti a questa specie di costruzioni, e che abbiamo in gran parte superate tanto che ora si può procedere innanzi rapidamente nei lavori.

L'onorevole Lombardi ha parlato della Calabria, e al suo ordine del giorno credo di aver sufficientemente risposto anche per la parte relativa allo sviluppo organico dei lavori previsti dalle leggi speciali.

L'onorevole Pasqualino-Vassallo dapprima, e l'onorevole De Felice dopo, hanno raccomandato vivamente al Governo che si affretti la costruzione delle ferrovie secondarie di Sicilia per la lunghezza di 800 chilometri accordati a quella regione con la legge speciale del 1911, se non erro.

Posso rassicurare gli onorevoli colleghi che si sono interessati a questo argomento, perchè le prime lunghe fasi d'istruttoria sono ormai superate, e noi abbiamo l'offerta di due ditte che intendono assumere l'intera concessione di tutto il gruppo ferroviario.

Su queste offerte si è pronunciato di recente il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dirimendo anche le questioni che erano sorte per i tracciati di alcune linee, e si sono testè mandati i progetti al Circolo ferroviario di Palermo con speciale raccomandazione che l'esame sia sollecito, senza indugiarsi in questioni già risolte dai voti del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Spero quindi che l'ufficio di Palermo procederà rapidamente a questo esame, e se avrà bisogno di altro personale a tale scopo non esiterò ad assegnarglielo.

L'onorevole Pasqualino-Vassallo ha poi raccomandato che non si pregiudichi l'ordine di costruzione delle ferrovie nel primo e secondo quinquennio. Anche per questo

riguardo posso rassicurarlo, poichè se verranno reclami fondati perchè si faccia piuttosto prima l'una ferrovia che l'altra, essi saranno esaminati accuratamente sentendo anche il Consiglio superiore dei lavori pubblici e affrettando, per quanto la legge consente, la costruzione dell'intero gruppo.

L'onorevole Leonardi si è occupato specialmente di bonifiche. Io credo che l'annuncio fatto nel mio discorso, dei progetti di legge già studiati per la modificazione delle norme sulle concessioni delle bonifiche e sui consorzi relativi, sia sufficiente per sodisfarlo.

L'onorevole Leonardi e gli onorevoli Masini, Caron, Molina ed altri colleghi, hanno raccomandato che si aumentino gli stanziamenti per sussidi da concedersi ai comuni per opere stradali.

Io avevo promesso di soddisfare questo desiderio ed lo soddisfo immediatamente, presentando per il bilancio attuale una proposta di aumento di fondi per il capitolo relativo, e riservandomi, quando verrà in discussione il successivo bilancio per il 1915-1916, di proporre anche un altro aumento al capitolo corrispondente. (*Approvazioni*).

All'onorevole Magliano ha già in parte risposto l'onorevole relatore.

Egli chiede due cose: primo, che si completi la strada litoranea adriatica, nel tronco tra Lanciano e Chieti e precisamente da San Salvo a Chieti, ed ha messo perciò in rilievo l'importanza, effettivamente grandissima, di questa strada. È un vero sconcio, io lo riconosco, che una strada litoranea di tanta importanza sia interrotta per un certo punto in modo da non permettere le comunicazioni fra regione e regione.

Ma questa strada, l'onorevole Magliano lo ha già rilevato, è un'opera di carattere provinciale secondo le nostre leggi, perchè essa è parallela ad una linea ferroviaria. Data la sua speciale importanza, vedrò sia in una eventuale riforma della classificazione stradale, sia con altro provvedimento speciale, se riesca possibile di ovviare a questo inconveniente e di affrettare la soluzione che sta tanto a cuore all'onorevole Magliano.

L'altra richiesta dell'onorevole Magliano si riferisce ai comuni del Molise che intendono fruire dell'acquedotto pugliese. Io assicuro l'onorevole collega che si studierà nei riguardi tecnici ed economici la soluzione più conveniente, e se occorrerà una eventuale modificazione del contratto con la società, non mi rifiuto di studiare la possibilità di questa modificazione.

All'onorevole Tosti ha risposto esaurientemente l'onorevole relatore del bilancio, assicurandolo che non mancheranno i fondi per le riparazioni e per la costruzione dei fari.

Egli si preoccupa con ragione del servizio di illuminazione dei porti e delle coste e vorrebbe che questo servizio, anche per ciò che riflette la costruzione e riparazione delle opere, passasse al Ministero della marina, come è passato per la manutenzione e l'esercizio.

Veramente la legge che ha fatto questa suddivisione di competenza fra i due Ministeri è recente...

TOSTI. La legge passava tutti i servizi alla marina e si sono adoperati dei temperamenti.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Dunque questa divisione è recente, e non si può dire che non corrisponda allo scopo per cui è stata fatta. Si comprende che, mentre la manutenzione e l'esercizio degli apparecchi illuminanti debba spettare al Ministero della marina, ciò invece che riguarda le opere di costruzione possa spettare al Ministero dei lavori pubblici che ha organi propri, adatti a compiere questi lavori.

Ma non ho ragione di rifiutarmi ad esaminare, d'accordo col collega della marina, se sia più conveniente e utile che questo servizio venga tenuto interamente da un solo Ministero.

L'onorevole La Pegna ha raccomandato vivamente la bonifica di Val di Chiana, rilevandone la grande importanza.

Ella sa, onorevole La Pegna, che gli studi per questa bonifica sono molto avanzati, malgrado le grandi difficoltà tecniche che li hanno ritardati. Procurerò che queste difficoltà siano eliminate e, poichè i fondi non mancano, spero presto di poter sodisfare i desideri dell'onorevole La Pegna.

L'onorevole Carboni ha presentato due ordini del giorno: uno sul terremoto, del quale abbiamo parlato questa mattina, l'altro che si riferisce alle opere del Lazio, di cui mi ha raccomandato la esecuzione, come già fece l'onorevole Zegretti. Ho dato a quest'ultimo collega risposte che, spero, siano state rassicuranti, e posso ripetere all'onorevole Carboni che curerò in modo speciale le opere e le concessioni che riguardano questa regione, la quale non si può dire però che sia trascurata dal Governo, perchè, sia per le nuove linee ferroviarie

che l'attraversano, come la Roma-Napoli, la quale ha dato tanto lavoro a questa plaga; sia per l'opera di bonifica dell'Agro Romano, sia per le strade che si stanno facendo, è anzi oggetto delle cure speciali del Governo.

L'onorevole Veroni (scusi la Camera se mi fermo su questi particolari, ma vi sono costretto per rispondere alle richieste degli onorevoli colleghi), l'onorevole Veroni, a nome anche del collega Piccirilli, ha raccomandato che si affrettino i lavori della bonifica Pontina e della bonifica di Piscinara. Per la bonifica Pontina spero che il Consorzio chieda esso la concessione dei lavori, come mi pare già ne abbia mostrato intendimento, ed allora l'opera potrà essere presto intrapresa. Per la bonifica di Piscinara invece, si è fatto il piano regolatore organico e saranno in breve iniziati i lavori, una volta compiuto lo studio dei progetti definitivi, poichè anche qui non mancano i fondi.

Quanto alla bonifica Pontina (poichè vedo che l'onorevole Veroni fa cenni di dubbio) aggiungerò che, se non la faranno i consorziati, come sarebbe preferibile, dovrà farla il Governo per il definitivo risanamento di quelle storiche plaghe le quali, sebbene non completamente redente dall'acqua e dalla malaria, sono già così feconde e così pittoresche, e compensano il lavoro che vi dedicano gli abitanti e i forti figli di Abruzzo che vi emigrano.

L'onorevole Loero ha insistito perchè si costruiscano i due tronchi ferroviari Molinà-Lozzo e Molinà-Valle di Cadore; ed ha ricordato che i tronchi sarebbero consigliati anche da ragioni strategiche.

Per ciò che si riferisce al tronco Molinà-Lozzo, siccome non si aveva un progetto di proprietà del Governo, ma privato, ho ordinato che si eseguiscono gli studi, e in questi giorni li ho sollecitati, giacchè essi debbono essere la base necessaria di qualunque risoluzione che si debba prendere, risoluzione che io mi auguro favorevole e tale da soddisfare i voti dell'onorevole Loero.

In quanto all'altro tronco, che egli ha indicato per la prima volta ora nelle sue raccomandazioni, da Molinà a Valle di Cadore, debbo dirgli che nè dal Ministero della guerra mi è venuta alcuna richiesta nei riguardi strategici, nè alcuna domanda è stata presentata da privati per ottenere la concessione.

Mi riservo quindi di esaminare la cosa

e vedere quale avviamento possano avere gli studi.

L'onorevole Albanese ha raccomandato che sia presentato all'approvazione della Camera il testo unico delle leggi sul terremoto calabro-siculo. È un desiderio che sarà presto soddisfatto perchè la redazione del testo unico è pressochè compiuta e non vi è alcuna ragione di ritardarne la presentazione al Parlamento.

All'onorevole Lembo ha già risposto diffusamente l'onorevole relatore. Nel suo brillante discorso di ieri, l'onorevole Lembo ha fatto diverse raccomandazioni, specialmente per il porto di Bari. Egli sa che per il porto di Bari è in corso di costruzione l'allacciamento ferroviario, e che si è acquistata una draga destinata anche alla escavazione di quel porto; ma egli desidera maggiori lavori, tali da corrispondere ai desideri delle rappresentanze locali ed all'avvenire del porto di Bari, specie per i suoi futuri rapporti coll'Oriente e lo sviluppo del nostro commercio nella penisola balcanica.

Debbo dire all'onorevole Lembo che il problema è unicamente finanziario; le assegnazioni consentite dalla legge per il porto di Bari non sono certamente sufficienti a compiere il programma che egli vagheggia; non di meno, appunto in vista dell'importanza che esso può raggiungere, il Governo si è preoccupato e si preoccupa di questo porto, e d'accordo anche con la presidenza del Consiglio, ha deciso di porre allo studio le proposte pervenute sia dalle rappresentanze locali, sia dai nostri uffici tecnici per esaminarle coi propositi più benevoli.

L'onorevole Lembo ha raccomandato anche di provvedere alla stazione di Bari. Per non trattenere troppo a lungo la Camera accennerò appena che vi sono difficoltà che si oppongono ai lavori d'ampliamento di quella stazione ed appunto in vista di queste difficoltà si cerca intanto di far una sistemazione provvisoria che migliorerà grandemente le condizioni della stazione, senza pregiudizio del definitivo assetto di essa.

Un'altra raccomandazione dell'onorevole Lembo riguarda il raddoppio del binario sulla linea Lecce-Bologna. Egli sa che i lavori per il doppio binario sono per qualche parte già in corso: l'Amministrazione ferroviaria, valendosi dei fondi patrimoniali che ha o che potrà avere disponibili in seguito, cercherà di affrettarli perchè, come ho già dichiarato testè, i lavori del doppio

binario per le grandi linee sono, più che necessari, urgenti.

Finalmente l'onorevole Lembo ha raccomandato all'attenzione del Governo il problema delle fognature nelle provincie pugliesi, il quale è connesso all'esercizio dell'acquedotto. Il Governo intende facilitare in tutti i modi la risoluzione di questo problema di cui riconosce l'importanza, e io ho già dato istruzioni per la parte tecnica all'ufficio speciale dell'acquedotto pugliese, diretto da quel valentissimo e veramente benemerito funzionario che è l'ingegnere Maglietta, affinché predisponga i progetti per stabilire i criteri di massima con cui debbono essere condotti i lavori nei vari comuni.

E a tale scopo gli ho mandato del personale apposito, secondo le sue modeste richieste.

Il ministro dell'interno poi ha dato incarico ad una speciale Commissione di esaminare il problema nei riguardi igienici; per conto mio debbo dire che si faciliterà il più possibile ai comuni l'esecuzione delle fognature, ma occorre che anche i comuni assumano la loro parte, perchè è impossibile che il Governo provveda direttamente alla esecuzione di tali lavori in tutti i singoli comuni. Il Governo potrà dare le direttive e tutte le facilitazioni occorrenti al compimento delle opere, ma bisogna che a queste opere rimanga il loro carattere di opere comunali.

Gli onorevoli Agnesi e Sighieri hanno raccomandato la riforma del personale del Genio civile, e specialmente l'aumento degli stipendi agli ingegneri capi. Ho già dichiarato che presenterò un progetto, che sto elaborando, per il riordinamento del Genio civile, e in esso sarà compreso il miglioramento degli stipendi agli ingegneri capi.

All'onorevole Sipari, per le strade d'accesso alle stazioni, ho pure risposto, assicurando che presenterò presto il progetto di legge: quindi null'altro ho da aggiungere.

L'onorevole Salvatore Orlando, con la competenza che lo distingue, ha parlato dell'importante problema dei porti e desidera specialmente che si nominino Commissioni miste, le quali raccolgano in una unica direzione i problemi che si riferiscono al buon andamento dei porti principali.

Non ho difficoltà, dove venga richiesto, di studiare provvedimenti di questo ge-

nere, sebbene l'esempio, da lui citato, di Napoli sia stato criticato e non so quanto sia poi tornato efficace nella pratica, forse per il soverchio numero dei componenti della Commissione, che perciò negli altri porti dovrebbe essere ridotto.

L'onorevole Sanjust in una brillante rassegna della legge sui lavori pubblici ne ha invocato la riforma. Io convengo nella sua opinione, che quella legge oramai vecchia, pure avendo prestato così vevoli servizi allo sviluppo delle nostre opere pubbliche, debba essere riformata.

Ma si tratta di quelle riposate riforme a cui il ministro dovrà attendere in tempi tranquilli, e non un solo ministro. Io mi auguro che, come la legge del 1865 fu fatta in modo così corrispondente ai bisogni del paese da poterli sino adesso secondare, sia pure possibile farne un'altra altrettanto buona e altrettanto efficace per il nostro avvenire.

L'onorevole Gallenga ha presentato un ordine del giorno relativo alla ferrovia Perugia-Chiusi. Altri hanno pure alluso alle ferrovie dell'Italia centrale, specialmente alla trasversale Umbro-Maremmiana. Rispondo che ho nominata una speciale Commissione, affinché esamini tutto il problema delle ferrovie dell'Italia centrale, e deferirò ad essa i desideri espressi in quest'ordine del giorno.

L'onorevole Merloni e l'onorevole Bocconi hanno presentato due ordini del giorno, i quali invocano l'amnistia per i ferrovieri dichiarati dimissionari in seguito allo sciopero dello scorso giugno.

Agli onorevoli Merloni e Bocconi, osservo soltanto come essi non possano ignorare le ragioni giuridiche, che impediscono di estendere alle punizioni disciplinari i decreti di amnistia. Essi sanno come le misure disciplinari non possono essere modificate se non in forza di atti delle autorità amministrative preposte al personale ferroviario, e sanno pure quali provvedimenti sieno stati adottati in argomento finora.

Non ho attualmente da fare alcuna dichiarazione in proposito e prego i colleghi di non insistere per averne. Si tratta di materia, che va sempre esaminata con grande ponderazione e serenità dal Governo, in rapporto specialmente agli effetti che qualsiasi provvedimento può produrre sul servizio e sulla disciplina.

Il Governo perciò desidera e reclama la sua libertà di giudizio e di azione, all'infuori di ogni pressione, come all'infuori di

ogni pressione deve esser tenuto il personale ferroviario affinché attenda tranquillamente all'adempimento dei suoi importanti doveri e meriti tutta la fiducia e la considerazione del Paese.

Su questo argomento non ho altro da dire. (*Benissimo!*)

Ricordando infine che gli onorevoli Dugoni e Basile hanno parlato del problema della disoccupazione, pel quale ho già esaurientemente risposto, mi pare di poter concludere che gran parte degli ordini del giorno trovano la loro soddisfazione nelle dichiarazioni che feci la scorsa settimana, come in quelle che ho fatto attualmente e nelle considerazioni svolte dall'egregio relatore del bilancio.

Molti dei voti espressi in questi ordini del giorno, trovano anche completa soddisfazione nei provvedimenti adottati e nei disegni di legge annunciati dal Governo. Altri esprimono voti, degni di considerazione, che il Governo accetta come raccomandazioni, proponendosi di secondarli nella misura del possibile ed in conformità dei criteri che ho già espressi.

Credo pertanto che tutti i proponenti possano ritirare i loro ordini del giorno, prendendo atto di quanto ho avuto l'onore di dire alla Camera in questa occasione. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Molte congratulazioni.*)

PRESIDENTE. Domanderò ora ai proponenti degli ordini del giorno se li mantengono, o li ritirino.

CAVAGNARI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Cavagnari, quando verrà la sua volta, ella potrà dichiarare se mantiene o ritira il suo ordine del giorno.

CAVAGNARI. Io chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ma che fatto personale!... Dov'è questo fatto personale?... Ad ogni modo ne riparleremo dopo.

L'onorevole Reggio, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

REGGIO. Dopo le dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici, le quali dimostrano come egli apprezzi, altrettanto e più di noi, l'importanza delle questioni sollevate circa il porto di Genova, fidando in una sollecita soluzione delle questioni stesse, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Biguami?

BIGNAMI. Non insisto nel mio ordine del giorno: ma mantengo le mie idee, sulle quali mi riservo di tornare, avendo nel Par-

lamento maggior fiducia di quella che ha dimostrato il relatore ed egregio amico onorevole Ancona.

PRESIDENTE. L'onorevole Romanin-Jacur?...

ROMANIN-JACUR. Confido nelle assicurazioni, anche oggi ripetute, che il Governo cioè darà nuovi mezzi onde nelle provincie dove la disoccupazione è maggiore e può farsi pericolosa, possano subito eseguirsi nuovi pubblici lavori, e anche a nome degli altri colleghi firmatari, ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Cabrini?...

CABRINI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Pala?...

PALA. Prendo atto delle dichiarazioni del ministro; e augurandomi che le sue promesse siano mantenute, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Salomone?

(*Non è presente.*)

L'onorevole Cavagnari?...

CAVAGNARI. Quando il collega Rissetti svolse il suo ordine del giorno...

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, ella deve limitarsi a dichiarare se mantiene o ritira il suo ordine del giorno. Non posso permetterle di rientrare nella discussione. Crede forse che io possa cambiare il regolamento per lei? (*Benissimo!*)

CAVAGNARI. Scusi, onorevole Presidente, avevo chiesto di parlare anche per fatto personale; e per l'economia della discussione vorrei esaurirlo ora.

PRESIDENTE. Ora deve soltanto dichiarare se mantiene o ritira il suo ordine del giorno. Per il fatto personale, se vi sarà, le darò facoltà di parlare dopo.

CAVAGNARI. Debbo fare prima di tutto, una pregiudiziale, onorevole Presidente, e poi una dichiarazione. Le discussioni le facciamo, o non le facciamo?

PRESIDENTE. Ma, onorevole Cavagnari, vuole proprio farmi inquietare?... Dichiarare una buona volta se ritira o mantiene il suo ordine del giorno! Ella, facendo come fa, manca anche di riguardo ai colleghi!

CAVAGNARI. Sta bene, onorevole Presidente. Allora in merito ai miei tre ordini del giorno...

PRESIDENTE. Ne ha scritti tre, ma si riducono ad uno solo!...

CAVAGNARI. Li consideri pure per uno! Ma in questa condizione di cose, rinunzio ai miei ordini del giorno, prendendo

atto della situazione, che mi viene fatta...  
(*Ooh! ooh!*).

PRESIDENTE. Protesto altamente! È questa una insolenza, che io rimando a lei!

CAVAGNARI. No, onorevole Presidente, non ho avuto affatto intenzione di dire una insolenza, ho solo constatato una situazione di fatto.

PRESIDENTE. Ma che situazione!... Io non ho fatto che il mio dovere, richiamandola all'osservanza del regolamento. (*Benissimo!*)

L'onorevole Cavallari mantiene, o ritira, il suo ordine del giorno?...

CAVALLARI. Siccome l'onorevole ministro, quantunque non abbia risposto al mio ordine del giorno, ha già col fatto dimostrato di averlo accolto disponendo lavori per il rinforzo degli argini del Reno, così ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Cotugno?  
(*Non è presente.*)

L'onorevole Magliano?...

MAGLIANO. Avrei preferito la stessa risposta, ma ad ogni modo ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Gaetano Rossi?...

(*Non è presente.*)

L'onorevole Morpurgo?...

MORPURGO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Riseti?...

(*Non è presente.*)

L'onorevole Pietro Chiesa?...

(*Non è presente.*)

L'onorevole Angiolini?...

ANGIOLINI. Mentre mi posso dichiarare soddisfatto per quanto ha detto l'onorevole relatore, non posso dire altrettanto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro. Spero però in una sua respiscenza, e ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Tortorici?...

TORTORICI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Ciriani?...

(*Non è presente.*)

L'onorevole Parodi?...

PARODI. Ho piena fede nelle promesse dell'onorevole ministro, lo ringrazio, e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Fraccacreta?...

FRACCACRETA. Ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Vincenzo Bianchi?...

BIANCHI VINCENZO. Nonostante che l'onorevole relatore non abbia mostrato di preoccuparsi sufficientemente della semplificazione e della riorganizzazione del Corpo del Genio civile, che a me pare una parte importantissima nell'organizzazione dei lavori pubblici in Italia, confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà, nel più breve tempo possibile, presentare una riforma al riguardo del Corpo del Genio civile. E con questa raccomandazione ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Casolini?..  
(*Non è presente.*)

L'onorevole Astengo, e l'onorevole Venceslao Amici non sono presenti.

L'onorevole Cavallera?

CAVALLERA. Ritiro l'ordine del giorno, confidando che sia al più presto discusso il disegno di legge sulle maggiori assegnazioni di spese occorrenti per la sistemazione idraulica e per le bonifiche dell'isola di Sardegna.

CIUFFELLI, ministro dei lavori pubblici. Sarà discusso prima delle vacanze.

PRESIDENTE. L'onorevole Casciani?.

CASCIANI. Lo ritiro perchè ho fede nelle promesse del ministro.

PRESIDENTE. L'onorevole Vinaj?

VINAJ. Lo ritiro, nella speranza che la Commissione d'inchiesta sulle ferrovie faccia presto il suo dovere.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Sighieri, Tamborino, Pucci e Frisoni non sono presenti.

L'onorevole Lombardi?

LOMBARDI. Desideravo una risposta precisa sullo spostamento degli abitati. Spero però che dopo nove anni si cominci a far qualche cosa, e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Pasqualino-Vassallo?...

(*Non è presente.*)

L'onorevole Lucci?...

LUCCI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Saraceni?  
(*Non è presente.*)

L'onorevole Beltrami?

BELTRAMI. Dichiaro che, mentre non sono abituato a credere alle parole del Governo, di fronte al fatto concreto della pre-

sentazione del disegno di legge di nuovi stanziamenti, ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Leonardi?  
(*Non è presente*).

PRESIDENTE. L'onorevole Masini?  
MASINI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Dore, Toscano e Tosti non sono presenti.

L'onorevole La Pegna?...

LA PEGNA. Ringrazio l'onorevole ministro delle assicurazioni date, e ritiro il mio ordine del giorno.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Carboni, Nunziante, Veroni, De Felice-Giuffrida, Loero e Micheli non sono presenti.

L'onorevole Albanese, mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

ALBANESE. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Lembo?...

LEMBO. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Giovanni Amici?...

AMICI GIOVANNI. Ho pienamente fiducia nelle assicurazioni date dall'onorevole ministro, e lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Agnesi?...

AGNESI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Sipari e Nuvoloni non sono presenti.

L'onorevole Salvatore Orlando mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

ORLANDO SALVATORE. Ringrazio l'onorevole ministro, e prendo atto delle sue assicurazioni, augurandomi che la pronta esecuzione di queste promesse dimostri che il Governo sente l'alta necessità del momento, in ordine ai bisogni delle nostre esportazioni.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Saraceni e Basile non sono presenti.

L'onorevole Gallenga?...

GALLENGA. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Merloni?...

MERLONI. Mi pareva di avere esposte e dimostrate la possibilità giuridica e la opportunità politica del provvedimento da noi invocato. Ritengo che un Governo il quale avesse voluto, avrebbe trovato il modo di applicare, anche in via amministrativa, un provvedimento, affine a quello dell'amnistia, pei ferrovieri puniti. Il Governo ha risposto invece che reclama per sé la libertà, quasi che noi qui avessimo minacciato la libertà del Governo... (*Interruzioni*).

PRESIDENTE. Ma, onorevole Merloni non posso permetterle di rientrare nella

discussione! Ella deve limitarsi a dichiarare se mantiene o ritira il suo ordine del giorno.

MERLONI. Onorevole Presidente, devo bene spiegarne in ogni caso la ragione. Non insisto inutilmente nel mantenere l'ordine del giorno. Ma all'accento di pressioni fatto dall'onorevole ministro, devo opporre e rivendicare la libertà e il dovere dei deputati. Che se egli voglia alludere ad altre pressioni, l'argomento è semplicemente artificioso: perchè il Governo ha avuto tutto il tempo di prendere le sue decisioni, e in questo lungo tempo nessuna minaccia è stata esercitata dalle organizzazioni. (*Approvazioni all'estrema sinistra*).

PRESIDENTE. L'onorevole Bocconi?...

BOCCONI. Non mi ero illuso sulla risposta del Governo. La prevedevo, la sentivo; e l'ordine del giorno aveva appunto lo scopo di provocare una dichiarazione politica. Il ministro, tacendo, ha detto eloquentemente il suo pensiero politico. Il paese giudicherà. (*Rumori*).

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho parlato molto chiaramente!

PRESIDENTE. L'onorevole Dugoni mantiene o ritira il suo ordine del giorno?

DUGONI. Ritiro l'ordine del giorno, pur dichiarando che il problema della disoccupazione....

PRESIDENTE. Ma lo sappiamo!... (*Ilarità*).

DUGONI. ...meritava da parte del Ministero una trattazione molto più larga, e maggiori assicurazioni.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Ne ho parlato anche l'altro giorno. Ma lei non c'era!

PRESIDENTE. Ma lasci andare, onorevole ministro!... Non è necessario!... Ella ha fatto quello che poteva! (*Ilarità*).

Tutti gli ordini del giorno sono stati così ritirati.

Ha ora facoltà di parlare per fatto personale l'onorevole Cavagnari. (*Oh! oh!*)

CAVAGNARI. Sono vecchio, cari colleghi, e i rumori non mi commuovono e non m'impediscono di parlare. Se credete che io debba tacere, tacerò; ma non saranno i rumori che mi impediranno di compiere il mio dovere.

Anzitutto debbo fare una dichiarazione, ed è che colle mie parole non ho inteso di esprimere cosa meno che riguardosa verso l'onorevole Presidente, al quale mi legano sentimenti di devozione profonda...

PRESIDENTE. Lo so, lo so e la ringrazio, onorevole Cavagnari. Spesso le parole tradiscono le sue intenzioni. (*ilarità*).

CAVAGNARI. Quando l'onorevole Riseti, che mi rincresce di non vedere presente, svolse il suo ordine del giorno, disse che io mi ero opposto alla direttissima Genova-Milano. Ora se vi è uno che abbia mantenuto fede alla direttissima Genova-Milano, credo che ben possa essere io che ho sottoscritto e votato la legge che l'autorizzava, legge informata ai criteri che ne avevano determinato il tracciato, cioè alla relazione Adamoli, al parere del comune di Genova, autore il senatore Colombo che nomino a cagion d'onore, e a quello dell'onorevole Tortarolo, alla cui memoria mando un saluto.

Ho votato quella legge perchè si trattava di una direttissima, e se le parole dal 1908 ad oggi conservano lo stesso significato, direttissima vorrebbe dire qualche cosa più che, diretta (*Si ride*). Mi sono accorto però che a forza di transazioni e di concordati, questa linea, invece di conservarsi direttissima, non si conserva neanche più diretta, e va a passeggiare per i meandri e i laberinti di questi concordati! (*ilarità*) Ma io mi mantengo fermo nella mia direttissima. Avvenga che può, onorevole ministro, io debbo ancora avvertire il potere esecutivo che non è lecito agli uffici tecnici, da lui dipendenti, di venir meno al significato preciso e tassativo delle parole, quali sono consegnate in una disposizione di legge, e se l'articolo che autorizzava la costruzione della direttissima...

PRESIDENTE. Ma questo non è fatto personale! Concluda, onorevole Cavagnari!

CAVAGNARI. Ho finito, onorevole Presidente. Noi per interpretare la legge dobbiamo cercarne la ragione e la giustificazione. Ora se si legge la relazione del compianto onorevole Calissano, la relazione Adamoli e quanto il municipio di Genova ha fatto in tempi non ancora di concordati e di transazioni, si deve consentire nella mia tesi. Ma soprattutto questo mi preme di dichiarare: se non sarà una direttissima sarà una tortissima; (*Viva ilarità*) ma la direttissima si faccia. Io sono contento di avere denunziato il fatto a scario della mia coscienza, perchè le leggi le voto con intendimento di serietà e non consento a transazioni. E non ho altro da aggiungere. (*ilarità*).

PRESIDENTE. Benissimo!

Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

### Annunzio di interrogazioni e di interpellanze.

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

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere se e quando intenda, seguendo i voti della scienza e i suggerimenti di un più esatto criterio dei principi che regolano la ragione del punire, ricondurre la stampa sotto le norme del diritto comune, riducendo la vecchia legge sulla stampa a una semplice legge di polizia.

« Ollandini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se intenda finalmente provvedere al riordinamento e ai promessi indispensabili miglioramenti del personale di 3ª categoria delle intendenze di finanza.

« Lombardi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se non ritenga eccessivo e da deplorarsi il provvedimento del prefetto della provincia di Novara col quale egli sospese dalle funzioni per tre mesi il sindaco del comune di Tronzano perchè il medesimo, in una seduta del Consiglio di quel comune, pose ai voti un ordine del giorno di un consigliere stigmatizzante la guerra.

« Savio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'interno e di agricoltura, industria e commercio, per sapere se, ad integrare il disposto degli articoli 1 e 2 del decreto 18 marzo 1915 sul pane unico, il Governo intenda emanare un provvedimento transitorio che permetta agli esercenti prestinali non costituiti in cooperative di smaltire le farine di frumento delle quali sono in possesso, anche se abburattate con resa inferiore oppure superiore all'80 per cento.

« Gambarotta ».

« Il sottoscritti chiedono d'interrogare il presidente del Consiglio ed il ministro degli affari esteri, per conoscere se abbiano nozione delle infrazioni negoziatrici di persona che ha titolo di ministro pleni-

potenziario italiano *ad honorem*, in Vienna, presso l'ex ambasciatore austriaco Von Merey, e come apprezzino il fatto.

« Eugenio Chiesa, Cappa, Mazzolani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per conoscere i suoi intendimenti intorno alla aspirazioni ragionevoli della loro nomina ad effettivi dei sottotenenti di complemento provenienti dai sottufficiali di carriera, che oltre ad aver ultimata una ferma di tre e più anni hanno altresì presentato per la loro promozione ad ufficiale gli stessi titoli di studio degli allievi ufficiali di complemento. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Vinaj ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere l'entità e conseguenze di una frana verificatasi lungo la linea Roma-Orte-Ancona e precisamente fra la stazione di Stimigliano e Civita Castellana; e se non creda - dato il continuo ripetersi di dette frane, che oltre ad una rilevante spesa possono intralciare seriamente la libera circolazione dei molti treni, che corrono su quella linea - di proporre uno spostamento o variazione della linea stessa in zona più lontana dal Tevere e non soggetta a frane o alluvioni. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Giovanni Amici ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri delle finanze e del tesoro, per sapere se non ritengano doveroso ormai un migliore assestamento del personale catastale. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Giacobone ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per sapere se intende provvedere di conformità al voto emesso nel 20 febbraio 1915 dalla Sottocommissione consultiva della pesca affinché in una forma o nell'altra siano continuati i sussidi stati concessi per un decennio colla legge 11 luglio 1914, per l'incremento dell'industria peschereccia e dell'acquicoltura. (*Gl'interroganti chiedono la risposta scritta*).

« Caccialanza, Pozzi, Cesare Nava, Salterio, Valvassori-Peroni, Rampoldi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere se non creda che il collegamento telefonico fra Breno (capoluogo di circonda-

rio) con Edolo e Pontedilegno, debba considerarsi per lo meno tanto necessario come il collegamento di Salò con Bagolino - sia in riguardo del contingente di popolazione, come della importanza delle comunicazioni, delle industrie, delle professioni e del commercio, sia rispetto a evidenti ragioni di carattere militare - non apparendo giusto che gli enti locali debbano concorrere con sacrifici pecuniari quando un collegamento telefonico risponde a interessi di carattere generale, e apparendo ancora più ingiusto che lo Stato dopo avere risparmiato, per la generosa iniziativa degli enti locali di Valle Camonica, le spese per il collegamento di Brescia con Breno, ritardi il collegamento di Breno con centri importanti come Edolo e Pontedilegno. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Tovini ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per sapere per quali ragioni l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato nel recente orario inaugurato il 15 marzo abbia tanto danneggiato la linea Roccasecca-Avezzano, rendendo impossibile dopo le ore 8.35 di avere un treno che conduca a Sora prima delle 6 del giorno seguente; e se non creda di dover rimediare al danno, accordando la fermata a Roccasecca del direttissimo 109, che parte da Roma alle 13.40, in considerazione delle gravi ragioni di eccezionale necessità sorta in seguito al disastro che ha devastato proprio la regione percorsa dalla linea Roccasecca-Sora-Avezzano. (*Gl'interroganti chiedono la risposta scritta*).

« Simoncelli, Lucernari ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per conoscere le ragioni per cui agli ufficiali di cavalleria, richiamati in servizio dalla posizione ausiliaria, quando percepiscono la razione « foraggi » non è corrisposta la indennità che percepiscono gli ufficiali di artiglieria e genio, ugualmente richiamati in servizio dalla posizione ausiliaria. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Materi ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare i ministri della pubblica istruzione e del tesoro per sapere come intendano dare sanzione all'opportuno e giustissimo esperimento iniziato nel corrente anno scolastico delle scuole di agricoltura negli Istituti di Belle Arti di Roma e di Firenze, espe-

rimento inaugurato solennemente dall'onorevole Rosadi con l'intervento del direttore generale delle Belle Arti e con l'adesione ufficiale dell'onorevole ministro della pubblica istruzione. (*Gl'interroganti chiedono la risposta scritta*),

« Molina, Barzilai, Marangoni, Ollandini, Scalori, R. Galli, Bissolati, Foscari, Manfredi, Borromeo, Venino, Caron, Brandolini ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della guerra, per sapere se sia compatibile la permanenza, nell'arma, dei carabinieri Giorgio Calderisi e D'Agostino Pasquale dopo i clamorosi fatti, svoltisi persino in via giudiziaria, e di cui va tenuto conto anche rispetto alla pubblica opinione e alle consuetudini locali, in fatto di matrimoni, nei paesi di Vieste e Peschici, nel Gargano.

« Zaccagnino ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i ministri dell'interno e di grazia e giustizia e dei culti, sulle anormali condizioni della pretura e della pubblica sicurezza in Cagnano Varano.

« Zaccagnino ».

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

Così pure le interpellanze saranno iscritte nell'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

#### Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Avverto prima di tutto la Camera che nessun deputato ha chiesto di svolgere interpellanze lunedì; quindi, a norma del regolamento, si dovrà continuare nello svolgimento dell'ordine del giorno di oggi.

Però l'onorevole presidente del Consiglio ha chiesto che la Camera tenga domani una seduta straordinaria alle 14, senza interrogazioni, per continuare la discussione del bilancio dei lavori pubblici e per discutere poi i disegni di legge, che non si sono potuti esaurire questa mattina, e che si era rimasti d'intesa che sarebbero passati nelle sedute pomeridiane, dopo il bilancio dei lavori pubblici.

SALANDRA, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SALANDRA, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Mantengo questa proposta e propongo inoltre fin d'ora, perchè tutti i colleghi ne siano informati, che se, come è probabile, tutti i disegni di legge, di cui trasmisi ieri l'elenco alla Presidenza, non saranno esauriti nella seduta straordinaria di domani, si tenga lunedì un'altra seduta straordinaria, senza interrogazioni, per proseguire nell'esame di questi disegni di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio propone dunque che la Camera tenga domani una seduta straordinaria, senza le interrogazioni, per la discussione dei disegni di legge ieri indicati; discussione che continuerà lunedì se non potrà essere esaurita domani.

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

(*Rimane così stabilito*).

Ha chiesto di parlare l'onorevole Modigliani. Ne ha facoltà.

MODIGLIANI. Desidererei che fosse iscritto nell'ordine del giorno di domani il disegno di legge per la conversione in legge dei decreti coi quali fu dapprima temporaneamente ridotto il dazio sul grano e poi fu definitivamente sospeso fino a tutto il 30 giugno corrente anno.

Perciò, anche a nome dei colleghi di parte socialista, faccio una proposta che gli onorevoli deputati avranno già capito. Abbiamo presentato una proposta di legge per la sospensione del dazio sul grano fino al 30 giugno 1916, proposta che momentaneamente si è arenata, perchè gli Uffici non si convocheranno fino alla ripresa dei lavori parlamentari, se pure essi prima del 30 giugno prossimo saranno ripresi, e chi sa in quali condizioni.

In tale condizione di cose, poichè è nostra intenzione di non abbandonare la proposta, dobbiamo far tesoro di un suggerimento che ci venne dallo stesso onorevole Salandra, e cioè che la sede più opportuna per la disposizione della proroga della sospensione del dazio sul grano avrebbe potuto essere anche la conversione in legge del decreto di sospensione ora in corso, poichè in questa occasione avremmo potuto presentare un emendamento.

Spiegai altra volta perchè abbiamo preferito questa via, nella quale dobbiamo in-

sistere. Ci vediamo perciò costretti a chiedere che sia iscritta nell'ordine del giorno di domani la conversione in legge di questi decreti.

Speriamo che il Governo non faccia alcuna obiezione sostanziale alla nostra proposta, la quale è opportuna, anche astrazione fatta da ragioni politiche, per le ragioni tecniche, che espone l'onorevole Raineri e che sono state confermate pure in un memoriale della Società degli agricoltori italiani.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Modigliani propone che questi due disegni di legge siano aggiunti all'ordine del giorno che la Camera ha già deliberato.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Gallenga.

**GALLENDA.** Chiedo che nell'ordine del giorno della seduta di domani sia iscritto anche il disegno di legge relativo alla riforma della gestione delle riserve demaniali di pesca e di caccia nel Lago di Trasimeno, che ha carattere di vera urgenza per la regione che mi onoro di rappresentare.

**SALANDRA, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** Non è ancora iscritto nell'ordine del giorno.

**GALLENDA.** La relazione è stata distribuita ieri sera. Vorrei poi fare un'altra proposta. Visto che i disegni di legge iscritti nell'ordine del giorno di domani sono assai numerosi, tanto che sarà difficile che si possa discuterli tutti, propongo che lunedì si tenga una seduta antimeridiana per continuare nell'ordine del giorno stabilito per domani.

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

**AGNELLI.** Una proposta di legge da me presentata sulla responsabilità degli albergatori e di altre classi affini per gli oggetti appartenenti ai viaggiatori è rimasta sulla soglia dell'ordine del giorno. Prima dei gravi avvenimenti che hanno perturbato l'Europa, il presidente del Consiglio disse che essa sarebbe stata discussa alla ripresa dei lavori.

Insisto perchè sia iscritta nell'ordine del giorno di domani.

**SALANDRA, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**SALANDRA, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** Distinguiamo: se si tratta d'iscrizione all'ordine del giorno, non c'è

bisogno di nessuna deliberazione, perchè i disegni di legge proposti per l'iscrizione dall'onorevole Modigliani e dall'onorevole Agnelli sono già all'ordine del giorno. Soltanto quello di cui ha parlato l'onorevole Gallenga non è all'ordine del giorno, ma siccome ha detto che la relazione è stata distribuita, non faccio eccezioni da questo punto di vista.

Ma io non posso accettare che alcuno dei disegni di legge sia anteposto, prima che siano discussi quei disegni di legge che il Governo ritiene urgenti e dei quali ebbi l'onore di presentare l'elenco al Presidente della Camera, che lo ha letto. Quando la discussione di questi disegni di legge sarà esaurita, il Governo farà le sue proposte e la Camera giudicherà.

L'onorevole Modigliani ha ricordato un mio suggerimento; io glielo detti, ma egli non lo accettò, perchè infatti ha insistito nello svolgimento della proposta legge, che ora segue la sua via.

**MODIGLIANI.** Cioè non la segue.

**SALANDRA, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** Se non la segue, non lo so, non c'entro in questo. Se la Camera vorrà trattenersi indefinitamente qui per esaurire tutti i novantacinque disegni di legge che sono all'ordine del giorno, nonchè gli altri che potranno esservi iscritti, il Governo sarà agli ordini della Camera, salvo a fare, per convenienze parlamentari e politiche, le sue proposte.

**MODIGLIANI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**MODIGLIANI.** Ce to per colpa mia non sono riuscito a capire il concetto dell'onorevole presidente del Consiglio. Mi era parso da principio che egli consentisse che quei due disegni di legge fossero, quanto meno, messi un pochino avanti del loro numero...

**SALANDRA, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** No: mi sarò espresso male; e allora dico chiaramente che non accetto la sua proposta.

**MODIGLIANI.** Ora ci siamo intesi. Vuol dire cioè che nemmeno consente che questi due disegni di legge siano messi dopo quelli dell'elenco che ha proposto.

**SALANDRA, presidente del Consiglio, ministro dell'interno.** Per ora no. Mi pare di aver parlato chiaro; lasciamo l'ordine del giorno quale è.

**MODIGLIANI.** È inutile giuocare di parole: e nemmeno lei ne avrà intenzione.

Sta di fatto che la mia proposta mirava a rendere possibile la discussione di quei due disegni di legge, e che la sua risposta la rende ora impossibile, il che praticamente vuol dire che si rende impossibile la protrazione della sospensione del dazio sul grano per un altro anno.

*Voci.* No! no!

**MODIGLIANI.** Questa è la verità. Per ora non insisto nella mia proposta perchè indisporrei la Camera; questo non vuol dire però che non ci tornerò sopra in altro momento. (*Commenti*).

**GALLENZA.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENNE.** Ne ha facoltà.

**GALLENZA.** Ho proposto che lunedì si tenga una seduta antimeridiana perchè la credo opportuna. L'ho chiesta poi fin da questa sera perchè, come dice il presidente del Consiglio, bisogna esser pratici, e quindi se la stabiliamo fin da questa sera mi pare verosimile che lunedì si possa tenerla, mentre se sarà proposta domani ad ora tarda con una Camera stanca, molto probabilmente non sarà consentita.

Pregherei quindi l'onorevole Presidente di dire fino da questa sera se è possibile che la Camera tenga lunedì anche seduta antimeridiana.

**PRESIDENTE.** Ma io non posso dirlo fin d'ora perchè la Presidenza non è sempre libera, ed ha i suoi impegni! Ella potrà ripetere questa proposta domani sera.

**AGNELLI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Ne ha facoltà.

**AGNELLI.** L'onorevole presidente del Consiglio ha detto che quando sarà esaurita la discussione dei disegni di legge inseriti nell'ordine del giorno di domani, il Governo prenderà le sue deliberazioni. Osavo sperare che potesse prenderle, per quanto riguarda la mia richiesta, sin d'ora, perchè l'industria, alla quale mi interessa, attraversa una vera crisi che potrebbe alleviarsi... (*Rumori*).

Insisto dunque nella mia proposta e ne riparlerò nella seduta di domani.

**PRESIDENTE.** Sta bene.

La seduta è tolta alle 20.

#### Risposte scritte ad interrogazioni.

**Bonomi Paolo.** — *Ai ministri dell'istruzione pubblica e del tesoro.* — « Per conoscere se di fronte al grande numero di domande per costruzione di edifici scolastici rimaste

insoddisfatte in seguito al riparto dei venti milioni di lire cui al decreto 11 ottobre 1914, n. 1121, e di fronte alla necessità di dar lavoro alle molte migliaia di disoccupati, non credano di provvedere in via d'urgenza con nuovi fondi all'accoglimento delle domande specialmente di quei comuni in cui il fenomeno della disoccupazione si presenta più grave ed allarmante ».

**RISPOSTA.** — « Sino ad ora, nessuna domanda di mutuo è pervenuta alla Cassa depositi e prestiti, sui 20 milioni concessi col Regio decreto 11 ottobre 1914, n. 1126. Non appena però il Ministero della pubblica istruzione comunicherà i relativi incartamenti per le necessarie deliberazioni, la Cassa depositi e prestiti darà subito corso ai mutui stessi, fino all'esaurimento di tale somma.

« È anche prossima l'epoca nella quale avverrà il riparto di un'altra quota disponibile sugli 80 milioni, di cui alla legge 4 giugno 1911, n. 487. In questo stato di cose oggi occorre anzitutto provvedere ad erogare le somme tuttora disponibili. Verificandosi nuovi e gravi bisogni non mancherà la maggiore dovuta benevolenza del Ministero del tesoro, per lo studio del problema, che certo merita la più viva attenzione.

« *Il sottosegretario di Stato*

« *DA COMO* ».

**Bussi.** — *Al ministro dell'istruzione pubblica.* — « Per conoscere se non creda opportuno un accoglimento dei voti espressi dal Convegno delle Scuole ostetriche italiane, e dei voti dei Congressi delle organizzazioni nazionali delle levatrici, di porre allo studio una radicale riforma dell'organamento delle scuole ostetriche, ponendo a capisaldo che per l'ammissione al corso di allieve levatrici si debba presentare la licenza tecnica o ginnasiale inferiore o complementare o normale, o superare un esame di ammissione con programma speciale corrispondente alle licenze sopraelencate da stabilirsi con apposito regolamento ».

**RISPOSTA.** — « Il ministro della pubblica istruzione non ignora come da tempo si trascini fra i competenti, nelle Associazioni e nei Congressi di ostetricia e di medicina, la questione della più idonea preparazione delle levatrici all'esercizio pratico della loro professione. Ciò che importa, evidentemente, un aumento di cultura generale nelle allieve levatrici ed un nuovo

ordine nell'insegnamento nelle scuole di ostetricia.

« La necessità di questa riforma è ormai sentita anche dalle levatrici, le quali comprendono quanto sia nel loro stesso interesse, l'elevare la dignità del servizio ostetrico.

« Ma la questione delle scuole di ostetricia e della riforma di esse non può dissociarsi da quella che si riferisce all'esercizio della professione e quindi della riforma del regolamento ostetrico. Il che importa un'opera armonica di collaborazione fra il Ministero dell'istruzione e quello dell'interno, ed il Ministero dell'istruzione si propone di avviarla.

« *Il sottosegretario di Stato*  
« ROSADI ».

**Compans.** — *Al ministro della guerra.* — « Per sapere se intenda modificare l'organico della giustizia militare, in guisa da ottenere un notevole miglioramento nella lentissima carriera, e tutti i possibili vantaggi al regolare funzionamento del servizio, da tempo reclamati ».

**RISPOSTA.** — « Il personale della giustizia militare ha conseguito, circa quattro anni or sono, notevoli miglioramenti per effetto della legge 25 giugno 1911, la quale stabilì per detto personale un organico più favorevole ed aumentò la misura degli stipendi dei vari gradi e delle varie classi.

« Altro beneficio derivò, in seguito, al personale stesso dall'applicazione delle disposizioni che consentono di collocare fuori ruolo i funzionari destinati nella Libia e nelle isole dell'Egeo e di rimpiazzare conseguentemente i loro posti, mediante nuove nomine e promozioni.

« Ora, date le condizioni di bilancio ed in omaggio anche a recenti deliberati del Consiglio dei ministri, è stato stabilito di soprassedere per ora all'esame di progetti di nuovi ordinamenti organici per i funzionari dipendenti dal Ministero della guerra, salvo a vedere in seguito, quando le circostanze lo consentiranno, se e quali provvedimenti sia il caso di adottare per il personale della giustizia militare, tenuto conto delle esigenze del servizio e delle sue condizioni di carriera.

« *Il ministro*  
« V. ZUPELLI ».

**Di Francia.** — *Al ministro dell'interno.* — « Per conoscere le ragioni del ritardo nella costruzione della strada Arena verso Dasà,

strada da costruirsi sugli addizionali del terremoto, giusta decisione dell'apposita Commissione fin dall'ottobre 1913; notisi che Arena, capoluogo di mandamento, non è unita a nessun paese neanche dello stesso mandamento suo ».

**RISPOSTA.** — « Il Ministero dell'interno, su conforme parere della Commissione competente, ha già ammesso, in massima, la concessione sui proventi dell'addizionale, della somma necessaria per la costruzione della strada Arena-Dasà; ma per determinare tale somma occorre conoscere l'ammontare del sussidio che, ai sensi del Regio decreto 16 giugno 1904, n. 445, corrisponderà il Ministero dei lavori pubblici, il quale recentemente ha dovuto restituire gli atti relativi a tale pratica alla prefettura di Catanzaro, perchè fossero integrati con la prescritta relazione del Genio civile.

« Pertanto, appena saranno noti i provvedimenti del detto Ministero circa il sussidio suindicato, verrà subito provocata dalla Commissione competente l'assegnazione, sui proventi dell'addizionale, della somma residuale occorrente per i lavori di cui si tratta.

« *Il sottosegretario di Stato*  
« CELESIA ».

**Gasparotto.** — *Al ministro di agricoltura, industria e commercio.* — « Per sapere se non creda opportuno di intervenire presso gli Istituti di emissione perchè alla prossima chiusura della moratoria sia facilitato il credito a quelle industrie che per le loro speciali caratteristiche, come quella degli orafi, ebbero a veder chiuse in questi ultimi tempi sia le vie della produzione che quelle della vendita ».

**RISPOSTA.** — « Il Ministero di agricoltura, fin da quando si ebbero le prime manifestazioni della crisi economica causata dalla guerra europea, si è vivamente preoccupato delle condizioni delle singole industrie, e non ha mancato di portare la sua attenzione sulle difficoltà in cui si dibatte quella degli orafi, sia per la diminuzione della disponibilità di materia prima, sia per la restrizione della vendita dei prodotti.

« Si sta ora studiando attivamente il modo di venire in aiuto delle industrie artistiche, fra le quali occupa un posto preminente quella degli orafi, facilitando loro la concessione di prestiti con garanzia sui prodotti delle industrie stesse.

« Intanto il Ministero di agricoltura non mancherà di richiamare sui bisogni di tale industria l'interessamento del Ministero del tesoro, affinchè solleciti dagli istituti di emissione opportune facilitazioni di credito, secondo i voti espressi dall'onorevole interrogante.

« Il sottosegretario di Stato  
« COTTAFVI ».

*Ordine del giorno per la seduta di domani*

*alle ore 14:*

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

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

*Discussione dei disegni di legge:*

2. Aumento di lire 1,000,000 al contributo ordinario dello Stato nella spesa per la Somalia italiana nell'esercizio finanzia-

rio 1914-15, ed assegnazione straordinaria di lire 270,000 a carico dell'esercizio stesso per il definitivo assetto delle nuove occupazioni in quella Colonia. (351)

3. Stati di previsione dell'entrata e della spesa della Colonia della Somalia italiana. (230)

4. Costituzione ed erezione in ente morale autonomo di un Istituto nazionale di soccorso agli insegnanti delle scuole medie governative ed alle loro famiglie. (78)

#### ERRATA-CORRIGE

Nella tornata dell' 11 marzo a pag. 7041, colonna 2ª, righe 1ª e 3ª: nel discorso del deputato BERLINGIERI dove è stampato *piroscafo* si legga: « *biroccio* ».

PROF. EMILIO PIOVANELLI

*Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia*

Roma, 1915 — Tipografia della Camera dei Deputati.

