CXCII.

TORNATA DI SABATO 11 MARZO 1916

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **RAVA**

INDI

DEL PRESIDENTE **MARCORA**.

INDICE.

Notizie sulla salute dei deputati Eugenio Chiesa e Di Palma. . . . . *Pag.* 9228
GASPAROTTO 9228
PRESIDENTE 9228

Ringraziamenti della Camera Rumena. . . 9228

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni e indice relativo 9229-9310

Congedi 9229

Interrogazioni:

Censura postale nelle piazze forti marittime:
BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato* . . 9229-30
PIETRIBONI 9229-30

Servizi ferroviari dell'Umbria:
VISOCCHI, *sottosegretario di Stato* 9230
GALLENGA 9231

Requisizioni militari di grano e granturco:
ELIA, *sottosegretario di Stato* 9232
MIGLIOLI 9232

Internati delle retrovie:
CELESIA, *sottosegretario di Stato*. 9233
CIRIANI 9233

Imboscati nelle officine:
DALL'OLIO, *sottosegretario di Stato* . . . 9234-35
COTUGNO. 9234

Bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1915-1916 (*Seguito della discussione*). 9236
ANCONA, *relatore* 9236
CIUFFELLI, *ministro* 9245-48
Ritiro degli ordini del giorno 9248
AMICARELLI 9248
SIGHIERI. 9248
PALA 9248
CAVAGNARI 9249-51
PRESIDENTE 9249
GIACOBONE. 9250
TOSCANO 9250
ALBANESE . . . . . *Pag.* 9250
BOUVIER 9250
GIORDANO 9250
CANNAVINA 9250
DUGONI 9250
CASOLINI. 9250
CIUFFELLI, *ministro* 9250
Discussione dei capitoli 9251
SANDRINI 9253-57
CIUFFELLI, *ministro* 9254-55-56-57-58-60-61 9264-66-70-72-75-79-80-81
TOSCANO 9254-55-64-80
PIETRIBONI. 9255
BOVETTI 9258-59-78-81
BIANCHI VINCENZO 9259
SIGHIERI. 9260-63
COTUGNO. 9262
BRUNO. 9262
VERONI 9262
GRABAU 9263
RIZZONE 9264
SANJUST 9265-72
AGNESI. 9265
CAVAGNARI 9266-79
CONGIU 9267
LARUSSA 9269-75-76
MICHELI 9269
AMICI GIOVANNI 9270
DORE 9271
LEMBO 9273
MANGO. 9273
SALOMONE 9273-74
PIZZINI. 9275
LOMBARDI 9276
Sono approvati tutti i capitoli e lo stanziamento complessivo del bilancio dei lavori pubblici. . 9282

Bilancio dell'entrata e della spesa delle ferrovie dello Stato (*Discussione*) 9282
MORPURGO. 9282
CIUFFELLI, *ministro* 9283-95
THEODOLI 9294
Sono approvati i capitoli del bilancio delle ferrovie.
Sono anche approvati i cinque articoli del disegno di legge.

Relazioni (*Presentazione*):

ALESSIO: Bilancio del tesoro . . . . . *Pag.* 9251

CORNIANI: Ammortamento delle anticipazioni fatte dalla Cassa depositi e prestiti per la sistemazione delle linee o reti telefoniche di Stato 9251

— Autorizzazione di spese per esecuzione di opere e concessione di sussidi in dipendenza di alluvioni e frane 9251

COTUGNO: Autorizzazioni di spese per opere idrauliche, rimboschimento del bacino del Sele e fornitura d'acqua ai comuni pugliesi. 9251

— Variazioni di spese per opere pubbliche in Basilicata 9251

CASCIANI: Domanda di procedere contro il deputato Basile 9305

— Provvedimenti relativi ai residui disponibili della somma concessa al comune di Acerenza. 9305

CALLAINI: Trattamento di pensione agli impiegati di ruolo dell'Amministrazione dello Stato che passano al servizio delle ferrovie dello Stato 9305

— Conversione in legge del Regio decreto che estende al personale di ruolo delle ferrovie dello Stato il trattamento di cui all'ultimo comma degli articoli 20 e 32 del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili. 9305

Votazione segreta (*Risultamento*):

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1915-16. 9306

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari:

CAVAGNARI. 9307

PRESIDENTE 9307-308

SALANDRA, *presidente del Consiglio*. 9308

GIRETTI 9308

Mozione (*Lettura*):

PANSINI: Conservazione della casa dove morì Giuseppe Mazzini 9308

La seduta comincia alle 14.5.

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

(*È approvato*).

Sulla salute dei deputati Chiesa e Di Palma

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gasparotto.

GASPAROTTO. Prego l'illustre nostro Presidente di chiedere a nome della Camera notizie sulla salute del collega Chiesa. Tanto più gli sarò grato se insieme con la domanda di notizie vorrà far pervenire gli auguri nostri al valoroso collega, che ha dato prova di così alto e fervido patriottismo. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Mi farò premura di chiedere notizie della salute del nostro collega Chiesa, che diede prova di valore e di patriottismo al fronte, ed insieme gli farò pervenire i voti della Camera ed i sentimenti espressi dal nostro collega onorevole Gasparotto.

Anche del collega Di Palma ho chiesto notizie e son lieto di poter informare la Camera che egli è alquanto migliorato. Rinnoviamo l'augurio. (*Approvazioni*).

Ringraziamenti della Camera rumena.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera la seguente lettera dell'onorevole ministro degli affari esteri:

Roma, 11 marzo 1916.

A Sua Eccellenza Marcora
Presidente della Camera dei deputati

Roma.

« Eccellenza,

« Mi onoro far pervenire all'Eccellenza Vostra copia della nota testè direttami da questa Legazione di Romania per informarmi delle manifestazioni di gratitudine e di simpatia per il nostro paese, avvenute nella Camera romena all'annunzio dei sentimenti espressi nel Parlamento italiano in occasione della morte della Regina Elisabetta.

« Gradisca, Eccellenza, gli atti della mia più alta considerazione.

« SONNINO ».

« Rome ce 10 mars 1916.

Son Excellence
Monsieur le Baron Sidney Sonnino
Ministre des affaires étrangères.

« Monsieur le Baron,

« Conformément aux instructions que je viens de recevoir de mon Gouvernement, je m'empresse de m'acquitter de l'agréable devoir de faire part à Votre Excellence qu'après avoir reçu, par la Légation d'Italie, le texte des paroles par lesquelles Votre Excellence a annoncé à la Chambre des députés le décès de S. M. la Reine douairière Elisabeth de Roumanie, ainsi que la réponse faite par le Président de cette Assemblée, le ministre des affaires étrangères, Monsieur Parumbaro, a communiqué ces

manifestations de sympathie à la Chambre roumaine, en exprimant ses sentiments de vive reconnaissance et en rappelant l'amitié traditionnelle qui unit la nation roumaine à la grande nation italienne. L'Assemblée a répondu à cette communication par des vifs applaudissements qui se sont répétés après que le Président de la Chambre, Monsieur Phérèkyde, faisant ressortir, à son tour, les liens étroits que l'affinité de race a créés entre les deux nations, a prié le ministre de transmettre au Gouvernement et au Parlement italiens l'expression de toute la gratitude et de toutes les sympathies de la Chambre roumaine.

« En m'acquittant de la mission que j'ai ainsi reçue à mon tour, d'exprimer à Votre Excellence ces sentiments chaleureux du Gouvernement et de la Chambre des députés de Roumanie, je saisis l'occasion qui m'est offerte pour Vous renouveler, Monsieur le Baron, l'assurance de ma plus haute considération.

« GHIKA ».

(*Vivissime approvazioni*).

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Gli onorevoli sottosegretari di Stato per l'istruzione pubblica e gli affari esteri hanno trasmesso le risposte scritte alle interrogazioni dei deputati Soglia e Zegretti.

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

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia gli onorevoli: Vinaj, di giorni 3; Faelli, di 5; De Ruggieri, di 5; Materi, di 5; Bertini, di 3; Vito Fazzi, di 8; Gaetano Rossi, di 3; Venino, di 1; Indri, di 5; Lucifero, di 20; per motivi di salute, gli onorevoli: Arrigoni degli Oddi, di giorni 6; Falletti, di 5; Di Francia, di 5; Santamaria, di 12; per ufficio pubblico gli onorevoli: De Capitani, di giorni 4; Stoppato, di 5.

(*Sono conceduti*).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Pietriboni, ai ministri della marina e delle poste e dei telegrafi, « per sapere se non credano ormai inutile sacrifizio pei cittadini ed improficua spesa per lo Stato il provvedimento di censura delle corrispondenze postali limitato alle piazze marittime ».

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

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per la marina*. La censura sulle corrispondenze postali, per quanto riguarda il Ministero della marina, è ormai limitata alle piazze forti marittime di Spezia, Taranto, Brindisi e Venezia.

In esse però non si ritiene possibile di sopprimerla essendo necessario, per ragioni dipendenti dallo stato di guerra, d'impedire la trasmissione di notizie che, anche fatta in buona fede, possano arrecar danno ad operazioni militari.

Del resto, l'esercizio della censura in tali piazze forti non consta sia stata causa di alcun pregiudizio ad interessi privati ed io non dubito, d'altra parte, che la popolazione di buon grado accetti la revisione della sua corrispondenza, sino a che ciò sia necessario per alte ragioni di difesa nazionale, contribuendo anche in tal modo, con la fermezza dei propositi, alla vittoria finale delle nostre armi. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Pietriboni ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

PIETRIBONI. Io non discuto, onorevole sottosegretario di Stato, la questione della censura, perchè in un momento eccezionale per il nostro paese, gravissimo come l'attuale, ben altri sacrifizi sono stati richiesti, e sono stati serenamente offerti dalla cittadinanza italiana.

Ho presentato questa interrogazione quando la censura è stata soppressa in tutte le altre città. E allora, mi consenta l'onorevole sottosegretario di Stato, io ho fatto questa considerazione: che valore e che efficacia poteva avere la censura postale limitata ad alcuni centri? E quando pensavo che i malcauti o i malintenzionati facilmente potevano eludere questa vigilanza, portando la propria corrispondenza nei centri vicini fuori della piazza marittima, ho anche dovuto inferirne che il provvedimento eccezionale andava esclusivamente a colpire tutta quell'altra parte della popolazione, la quale non è nè malcauta nè male intenzionata. Provvedimento certamente di notevole gravità, sia nei riguardi commerciali, sia nei riguardi di quella spiacevole situazione per tutti che

(1) V. in fine.

è la violazione della corrispondenza epistolare.

Mi dispiace anche di dover dire all'onorevole sottosegretario di Stato come non sia vero che non siano state mosse lagnanze da parte della cittadinanza, e che non sia stato espresso il desiderio che questo provvedimento che gratifica le città marinare, sia tolto anche per esse; perchè invece sono state ripetutamente presentate al riguardo richieste in forma di memoriali, di istanze e di proteste.

Del resto comprendo la eccezionalità del momento, la delicatezza dell'ufficio che a voi è affidato. Mi basta semplicemente che queste considerazioni che mi sono permesso di esporre sieno prese nel dovuto esame, sieno tenute in calcolo per sollevare anche queste città dal peso della censura postale; e del resto mi associo alle nobilissime parole che l'onorevole sottosegretario di Stato ha dette nei riguardi delle nostre forti città marinare, le quali in questi momenti gravi per la patria sopportano con altezza e dignità il tragico peso della guerra. (*Approvazioni*).

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per la marina*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per la marina*. Mi compiaccio del consenso dell'onorevole interrogante, nell'affermare con me il patriottismo delle popolazioni per le quali egli ha mosso la sua interrogazione. Ma appunto perciò desidero chiarire un mio concetto che vorrei non andasse frainteso.

Il provvedimento della limitazione della censura alle quattro piazze forti marittime delle quali tratta la interrogazione dell'onorevole Pietriboni, nulla ha di men che riguardoso verso quelle cittadinanze; ma è soltanto la conseguenza necessaria dello stato di guerra e delle condizioni di quelle quattro piazze. La Camera ben comprende che la preparazione militare per la guerra, specialmente per mare, ha punti determinati di sviluppo e di movimenti.

In essi è necessario invigilare sopra tutto a che, anche inconsciamente e in buona fede, non trapelino notizie le quali nel momento attuale potrebbero danneggiare le operazioni.

Questa, e unicamente questa, è la ragione per la quale la censura fu mantenuta in quelle località dove era più necessario.

Ciò del resto non esclude che, a seconda degli avvenimenti, tale provvedimento possa formare oggetto di ulteriore esame e di modificazioni.

PIETRIBONI. Chiedo di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Indichi il fatto personale, onorevole Pietriboni.

PIETRIBONI. Mi sono stati attribuiti apprezzamenti che non ho mai fatti e ai quali non ho avuto neppure intenzione di alludere. Desidero aggiungere che io sono veneziano e sento in questo momento tutto l'orgoglio di essere veneziano; sapendo quale e quanto alto sia il sentimento patriottrico della mia città. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Questo suo sentimento è noto a tutti; e tutti noi sappiamo bene le virtù di Venezia, sempre altamente patriottica. (*Approvazioni*).

Segue l'interrogazione dell'onorevole Gallenga, al ministro dei lavori pubblici, « intorno alle condizioni ferroviarie in cui è abbandonata la provincia dell'Umbria ».

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

VISOCCHI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Dal testo dell'interrogazione dell'onorevole Gallenga non risulta con precisione a quali deficienze ferroviarie si riferiscano le critiche dell'interrogante. Nella supposizione che esse riguardino le condizioni nelle quali si svolgono i servizi ferroviari oggi esistenti nell'Umbria, esaminerò brevemente i lati più importanti per il buon andamento di quei servizi e cioè lo stato del materiale mobile, il numero e l'orario dei treni.

Quanto al materiale dei viaggiatori in servizio sulle linee umbre, che sono la Ancona-Foligno-Roma e la Terontola-Foligno, devo far presente che mentre molte altre linee dell'Alta Italia e del Mezzogiorno d'importanza pari a quelle umbre hanno avuto un sensibile peggioramento nei veicoli che le percorrono, nulla è stato mutato per le ferrovie umbre, le quali sono servite da carrozze che hanno tutte il freno continuo, il riscaldamento a vapore e l'illuminazione elettrica. Anzi a Foligno, durante la stagione invernale è stata adibita appositamente una locomotiva per riscaldare le carrozze in servizio diretto Roma-Perugia, che erano costrette ad una lunga sosta a Foligno in attesa della coincidenza.

Quanto al numero dei treni (sebbene si sieno fatte riduzioni notevoli in tutte le linee d'Italia) esso non è stato ridotto sulle linee umbre e specialmente sulla Terontola-Perugia-Foligno, che è servita da quattro

coppie di treni giornalieri, più che sufficienti ai bisogni del traffico.

Infine, per ciò che concerne gli orari, è vero che questi hanno dato occasione a critiche e censure; ma è anche vero (e credo che l'onorevole interrogante ne sia informato) che tutti i *desiderata* espressi dai rappresentanti dell'Umbria hanno trovato accoglimento ed avranno piena sodisfazione col nuovo orario che andrà in vigore col 1° aprile.

GALLENGA. Un pesce d'aprile!

VISOCCHI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Non è tale.

Infatti sulla linea Terontola-Foligno sarà anticipato di un'ora il treno 572, che parte attualmente da Perugia per Foligno alle ore 12, ed il treno che ora parte da Foligno alle 6.18 sarà posticipato fino alle 7.10, in modo che arriverà a Perugia alle 8.10.

Sulla linea Ancona-Roma il treno 1746, anzichè da Orte, avrà origine da Roma con partenza alle 15.5; cosicchè sarà evitata, anzi eliminata, la lunga sosta che prima si faceva ad Orte in attesa del treno da Roma. Di più il treno 1742 che attualmente parte da Foligno alle 5.52 per Ancona sarà anticipato alle ore 5, il che gli consentirà di prendere immediatamente la coincidenza a Falconara per Rimini-Bologna.

Infine sarà concessa la richiesta fermata del direttissimo 35 a Orvieto, ritardando un po' l'arrivo di questo treno a Roma.

Mi auguro che dopo queste dichiarazioni l'onorevole Gallenga vorrà temperare l'asprezza del suo giudizio intorno al servizio sulle ferrovie umbre e vorrà dichiararsi sodisfatto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Gallenga ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

GALLENGA. Non seguirò l'onorevole sottosegretario di Stato nell'esame particolareggiato degli orari passati, presenti e futuri.

La mia interrogazione, che ho presentato anche a nome degli altri colleghi che rappresentano la provincia dell'Umbria, dovrei aggiungere anche a nome dell'onorevole ministro dei lavori pubblici... (*Commenti*) ...ha soprattutto avuto per iscopo di richiamare l'attenzione del Governo non tanto sulla riduzione del numero delle corse, che era una necessità imposta da speciali ragioni derivanti dalla guerra e dinanzi alla quale tutti gli umbri si sono molto serenamente piegati, quanto sulla qualità scadentissima del materiale ferroviario.

Mi dolgo di dover opporre una dichiarazione formale in senso contrario a quella che l'onorevole sottosegretario di Stato ha fatto testè; ed a suffragare quasta mia osservazione gli potrei leggere testualmente ciò che mi rispose il direttore generale delle ferrovie dello Stato in una lettera che ho qui e che poi gli mostrerò.

Per evitare alla Camera questa molesta interrogazione, di carattere del tutto locale, io mi ero rivolto al direttore generale delle ferrovie dello Stato, richiamando la sua attenzione sul materiale deficientissimo impiegato nelle ferrovie dell'Umbria, e facendogli presente un altro ordine di considerazioni non meno gravi, cioè la più volte lamentata mancanza di vagoni assolutamente indispensabili per i bisogni agrari.

Orbene il direttore generale delle ferrovie dello Stato non potè smentire, nella lettera che mi mandò e che del resto è stata anche pubblicata sui giornali locali, l'evidenza di fatti a tutti noti, e invocò per il miglioramento di tre o quattro carrozze di prima o seconda classe per viaggiatori, le condizioni eccezionali del momento di guerra, con una affermazione che io francamente non credo di dover qualificare.

Onorevole sottosegretario di Stato, una regione la quale è in una posizione geografica infelicissima, che ha già per forza di cose irrimediabili un pessimo servizio ferroviario, un servizio ferroviario che non potrà essere migliorato chissà fino a quando, date le eccezionali difficoltà del momento che ci hanno fatto abbandonare tutti i progetti di congiunzione più rapida con le linee dei direttissimi, ha il diritto, a parer mio, di pretendere almeno dalle ferrovie dello Stato non dico un servizio di lusso, ma un servizio che possa reggere al paragone di quelli che hanno tutte le linee della stessa importanza.

Confido che l'onorevole Visocchi, il quale potrebbe rispondere in altro modo se avesse una buona volta accolto i ripetuti inviti dei suoi amici dell'Umbria e fosse venuto personalmente a vedere le condizioni delle nostre linee ferroviarie, confido che l'onorevole Visocchi se ne preoccuperà.

E confido ancora che si preoccuperà dello stato veramente miserevole in cui è ridotta, appena aperta, la nuova ferrovia centrale umbra, la quale ha un servizio talmente ridotto che francamente, se si pensa che è

stata fatica personale dell'onorevole Ciuffelli, è peggio che una ironia.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Bevione, al ministro degli affari esteri, « per sapere i motivi che hanno determinato l'espulsione del giornalista Caburi dalla Svizzera, e i mezzi con cui intenda difendere il diritto del giornalismo italiano a svolgere in Svizzera il suo onesto e obbiettivo lavoro ».

Non essendo presente l'onorevole Bevione, quest'interrogazione s'intende ritirata.

Segue l'interrogazione dell'onorevole Miglioli, al ministro della guerra, « per sapere a quali criteri si è ispirato nello stabilire il prezzo massimo del grano e del granturco nelle requisizioni militari, prezzo che sanziona implicitamente il rialzo artificioso e immorale determinatosi, specialmente nel prezzo del granturco, per opera della speculazione e dell'incetta ».

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

ELIA, *sottosegretario di Stato per la guerra*. I prezzi massimi della requisizione del grano e del granturco sono stati stabiliti dalla Commissione centrale per l'incetta dei cereali. Essi furono stabiliti nella prima quindicina del mese di gennaio scorso nella somma di lire 40 per i grani teneri e di lire 42 per i grani duri. Il prezzo corrente sul mercato italiano variava allora per i grani teneri dalle 45 alle 48 lire, e per i frumenti duri superava le lire 55. Va notato che i prezzi stabiliti per la requisizione sono massimi e cioè non oltrepassabili per alcun motivo, e si riferiscono a cereali di qualità ottima, i quali sono scarsi sul mercato italiano a causa del raccolto scadente dell'anno scorso. Anzi in più provincie fu ritenuto eccessivo il peso di 78 chilogrammi per ettolitro fissato per corrispondere il prezzo massimo, allorchè concorrano gli altri comuni requisiti mercantili.

D'altra parte nel fissare il prezzo massimo d'impero non si potè non tener presente il prezzo d'apertura del mercato granario italiano sul raccolto del 1915, che oscillò, nelle grandi plaghe produttrici, al disopra delle lire 35 al quintale.

Stabilito con tale necessario criterio il prezzo d'impero per i frumenti, era necessario equilibrare ad esso il prezzo del granturco col distacco normale medio del mercato italiano. È evidente che un prezzo d'impero presta il fianco alle critiche più disparate, secondo il punto di vista e secondo gli interessi particolari dai quali uno si mette.

Con sincero spirito di equità si è inteso di fissare un prezzo che avversasse il più efficacemente possibile i guadagni esagerati e la speculazione, pur rispettando, nella loro parte legittima, gli interessi dei proprietari.

Del resto i prezzi massimi furono ben di rado applicati, e molte requisizioni di grano tenero furono fatte al prezzo di 38 e 39 lire al quintale. Dirò ancora per il granturco che vi fu soltanto un'occasione per addivenire alla requisizione di una modestissima quantità di questo cereale.

PRESIDENTE. L'onorevole Miglioli ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

MIGLIOLI. Non posso dichiararmi sodisfatto delle spiegazioni che sono state date dal sottosegretario di Stato per la guerra sopra una questione che ha tanto interessato l'opinione pubblica e tocca così da vicino la vita economica del nostro paese. Non tratterò qui il problema della requisizione e del calmiere sui generi granari, così gravemente pregiudicato, anzichè risolto, dal decreto 11 gennaio 1916. Mi fermerò al caso specifico contenuto nella mia interrogazione.

L'onorevole Elia ha detto che è stata la Commissione centrale per l'incetta dei cereali a stabilire il prezzo massimo di requisizione tanto del frumento quanto del granturco; ma questo scaricare ogni eventuale colpa sopra un organo consultivo non esonera certo il Ministero della guerra dalle responsabilità che lo riguardano. Io voglio concedere che, quando in gennaio è stato pubblicato questo decreto, per il fatto che il frumento aveva veramente sul mercato granario un prezzo di 40-42 lire, e che non solamente la speculazione e l'incetta avevano contribuito a determinare tale rialzo, potesse il Ministero della guerra fissare una cifra qual'è stata portata dal decreto in parola. Però per quanto riguarda il granturco non è lecito affermare che sia giusto il criterio ora enunciato dal banco del Governo, che, cioè, si è fatta una differenza tra il prezzo normale del frumento e quello del granturco e la cifra risultante è stata poi quella che ha determinato il prezzo di lire 29 esposto nel decreto. Questo è un criterio che difetta anche di serietà; non si può applicare in periodi di vita normale, e tanto meno è ammissibile nell'eccezionale rivolgimento dei mercati odierni. La cifra di lire 29, in gennaio, era per il granturco

soprattutto originata dalla speculazione e dall'incetta più ingorda, da quel vampirismo, a danno dell'economia granaria del paese, che nessun provvedimento di Governo ha cercato di colpire e di frenare.

Tutti sanno che, quando, in gennaio, il decreto famoso è stato pubblicato, il mercato del granturco non superava la cifra di lire 26-27 desunto dalla media dei bollettini; per modo che voi immediatamente, coll'annunciare una cifra maggiore, avete provocato un rialzo, che poi si è mantenuto costante. E quanto gravi sono state le conseguenze! Prima, nell'acquisto, a quel maggior prezzo, del fabbisogno per l'esercito, voi avete buttato del denaro, che è andato generalmente nelle tasche dei grossi commercianti e produttori e degli speculatori. Poi avete danneggiato il consumo di un genere popolare, perchè il rialzo del granturco e delle farine ebbe una ripercussione evidente sull'economia delle famiglie povere. Finalmente, se voi avevate il pensiero di frenare i prezzi dei grani, perchè non più alto salissero, neppure questo scopo avete raggiunto, anzi otteneste un effetto diverso ed opposto. Perchè un provvedimento come quello del censimento e della requisizione dei grani o si prende a tempo opportuno e con tutta l'ampiezza necessaria o non lo si prende affatto; e voi avete dimostrato di non averlo ben studiato e ponderato in tutte le sue conseguenze, in quanto siete anche arrivati tardi e solo quando la pressione delle critiche vi ha spinto a fare qualche cosa.

Tant'è vero che, non ostante la determinazione dei prezzi del frumento e del granturco, il mercato granario li ha superati e li supera tuttavia, destando seria apprensione in coloro che si interessano di questo gravissimo fenomeno. In siffatta materia non ci sono che due vie ben precise: o lo Stato si assume interamente di provvedere e di regolare l'approvvigionamento del paese, o si lascia che il libero commercio si svolga secondo le sue leggi inesorabili. Interventi timidi ed intempestivi hanno ottenuto l'effetto di stroncare l'importazione, di diminuire il quantitativo di merce sui mercati, e quindi di rendere sempre più alto il prezzo dei generi richiesti. Ma su questo parleremo a lungo nella discussione economica che avrà luogo la settimana ventura; allora tratteremo più ampiamente la questione e denuncieremo le varie responsabilità.

Fin d'ora però devo fare una dichiarazione: la discussione economica sembra che riguardi specialmente il Ministero di agricoltura; ma è giusto che il Ministero della guerra non debba sfuggire a questo dibattito; poichè è noto che i decreti pubblicati in questa materia portano anche la firma del ministro della guerra, e sappiamo che in quella *turris eburnea* del Ministero di via XX Settembre (*Oh! oh!*) si regola tutta la materia degli approvvigionamenti...

PRESIDENTE. Onorevole Miglioli, la prego di tenersi nei limiti dell'interrogazione.

MIGLIOLI. ...in modo da suscitare vivissime polemiche e vivissime critiche, delle quali qualche nostro collega si è fatto eco anche pubblicamente, ricevendo però in risposta un cartello di sfida che voi, onorevole sottosegretario di Stato, gli avete recapitato.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Ciriani, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « per conoscere se e quando verrà ottemperato alle dichiarazioni da lui fatte riguardo al rimpatrio degli internati appartenenti alle retrovie sui quali non gravano specifiche prove che siano elementi pericolosi ».

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

CELESIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Sono lieto di dichiarare all'onorevole Ciriani che in base alla dichiarazione fatta, il 10 dicembre scorso, dall'onorevole presidente del Consiglio, moltissimi internati che appartenevano alla zona esterna delle retrovie e molti anche di quelli che appartenevano alle retrovie sono ritornati alle loro residenze.

Non so se l'interrogazione dell'onorevole Ciriani possa riferirsi a qualche caso speciale, ma in tesi generale posso dire che la promessa dell'onorevole presidente del Consiglio ha avuto larga attuazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Ciriani ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

CIRIANI. Mi dispiace di dover contrastare l'affermazione dell'onorevole sottosegretario di Stato, opponendogli una verità che tutti quanti conosciamo.

Non è vero, onorevole sottosegretario di Stato, che moltissimi siano stati i rimpatriati, rimpatriati per modo di dire, nè è vero che siano stati rimpatriati quelli che appartengono alla zona delle retrovie.

L'onorevole presidente del Consiglio nella seduta del 10 dicembre, alla vigilia di un voto parlamentare ed in seguito ad incitamenti che venivano da molte parti della Camera, dichiarava, ed è bene che la Camera lo ricordi, che si era disposto che fossero accolte con larghezza le domande di rimpatrio a favore di individui appartenenti alla zona di retrovie, a comuni cioè delle provincie prossime alla zona di operazioni, eccezion fatta per taluni elementi considerati pericolosi, sui quali cioè gravano sospetti specifici.

Ho notizie recenti da parecchi luoghi di concentramento di questi disgraziati e posso assicurare i colleghi che non è assolutamente vero che ne siano stati rimpatriati moltissimi. Soltanto qualcuno, e per virtù di sollecitazione autorevole, ha potuto ottenerlo. Gli internati continuano ad essere nella medesima condizione in cui si trovavano prima che la questione fosse portata alla Camera ed avesse provocato quelle assicurazioni del presidente del Consiglio che ottennero l'approvazione di tutti. Ma avevo ragione di dubitarne, così come fece l'onorevole Turati, il quale rispose che esitava a prestar fede al proposito di serietà con cui quelle dichiarazioni sarebbero state tradotte in atto.

Ora se l'onorevole sottosegretario di Stato è informato, al pari di me, del modo come vengono esaminati i reclami e le domande, che partono da gente la quale si trova rovinata non solo moralmente, ma anche economicamente e anche ingiustamente, deve riconoscere che la Camera aveva tutto quanto il diritto di ritenere che le domande degli internati non fossero oggetto di esame, da parte di quello stesso Comando supremo, che a suo beneplacito e e a suo arbitrio aveva deliberato sugli internamenti, mentre tanta gente tedesca ed austriaca ha libero il passo nelle vie d'Italia. Questa povera gente è stata vittima di persecuzione politica, in gran parte, e di rancori ed interessi personali, e l'onorevole sottosegretario di Stato deve ricordare che le loro domande vengono esaminate da una Commissione composta da un colonnello, da due maggiori di fanteria e da due maggiori di carabinieri, Commissione che non fa che riportare le informazioni che hanno determinato l'internamento.

Nei brevi limiti di un'interrogazione non è possibile svolgere adeguatamente questa grave questione, che in fondo si riduce ad un quesito di libertà; mi limito quindi ad affermare il dovere che il Governo ha di provvedere sul serio, perchè non è possibile che la libertà sia, più a lungo, violata. Provveda e subito il Governo nel nome della giustizia e della libertà.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cotugno al ministro della guerra « per sapere se è disposto a scovare gli imboscati in molte officine d'Italia per esimersi vilmente dal servizio militare ».

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

DALL'OLIO, *sottosegretario di Stato per le armi e le munizioni*. Fin da quando sono state ammesse le esenzioni si sono adottate varie disposizioni per frenare tutti gli abusi. La prima è stata quella delle esenzioni penali, poi vennero le ispezioni, che sono state operate non solo da ufficiali, ma anche da funzionari del Ministero, poi si è affidata alle Commissioni di collaudo l'ispezione degli stabilimenti.

Si è creato inoltre nel Ministero della guerra un ufficio apposito per gli esoneri, il quale rivede tutte le esenzioni, che sono concesse in tutte le parti d'Italia, e se è necessario porta delle modifiche agli elenchi relativi.

In ultimo è stata diramata una circolare ai comandi dei carabinieri e si è raccomandato alla direzione della pubblica sicurezza di vigilare per rendere impossibili le frodi ed ogni tentativo per sfuggire agli obblighi del servizio militare.

Aggiungo poi che ho creduto mio dovere, dato il posto che occupo, di convocare tutti i presidenti delle Commissioni di esonero, ai quali ho parlato chiaramente e recisamente, li ho esortati a tener sempre presente lo scopo della missione a cui sono stati chiamati, ed ho raccomandato loro di inspirarsi sempre a giustizia e non mai a pietà. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Cotugno ha facoltà di dichiarare se sia sodisfatto.

COTUGNO. Le dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato sono state energiche quali il caso richiedeva. Ed io non avrei insistito nello svolgere la mia interrogazione, se non mi fosse venuta una risposta scritta ad un'altra interrogazione sulla stessa questione che non mi ha lasciato per nulla sodisfatto.

Io denunzio uno stato assai doloroso di cose, che ha prodotto danni gravissimi nel morale dell'esercito e danni ancor più gravi potrà produrre.

Io denunzio, e sono pronto anche a dimostrarlo in altra sede, perchè aborrisco dai pettegolezzi e la mia interrogazione ha un fine e uno scopo puramente obbiettivo, io denunzio che nei tribunali militari vi sono imboscati più che io non abbia capelli sul capo... (*Ilarità*).

CAMERONI. Il paragone non è felice! (*Si ride*).

COTUGNO. ...io denunzio che vi sono imboscati anche, e molti, nella Sanità...

Voci all'estrema sinistra. Verissimo! (*Commenti*).

COTUGNO. ...io denunzio che vi sono imboscati, e moltissimi, negli uffici del Comando.

Voci all'estrema sinistra. Verissimo!

COTUGNO. ...io denunzio che vi sono anche imboscati, in una forma meno preoccupante, cioè coloro i quali fecero di tutto, ma non poterono ottenere una posizione di assoluto privilegio per imboscarsi, e sono entrati nella cavalleria, perchè la cavalleria non era in parte ancora appiedata, (*Interruzioni*) o nell'artiglieria da fortezza, perchè quest'arma può dare dei riposi in posti fuori della zona di guerra, o, oggi, nell'aviazione. (*Interruzioni — Rumori vivissimi*).

Dico cose che tutti coloro che protestano già sanno: e le dico con dolore ma per compiere il mio dovere di patriota in un'ora assai grave per la vita della nazione.

Sono lieto che l'egregio sottosegretario di Stato, abbia risposto con animo di soldato; ma devo dire ancora che, se una larga opera di riparazione è stata già fatta, di ciò reclamo la mia parte di merito (*Commenti*); perchè non solo qui in pubblico, ma anche con lettere private e con interrogazioni con risposta scritta ho agitato questa vecchia, assillante questione.

Ma sorvegli però il ministro della guerra sugli esoneri, sorvegli anche sugl'imboscati nell'industria. (*Commenti*). Vi sono regioni in cui l'imboscamento, a cagione dell'industria, è molto largo. Abbiate riguardo alla necessità, chè è anche suprema per la difesa della patria, di avere industrie bene avviate; ma vigilate anche perchè un trattamento di giustizia sia fatto a tutti egualmente se si vuole la guerra vittoriosa! (*Approvazioni*).

DALL'OLIO, *sottosegretario di Stato per le munizioni*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DALL'OLIO, *sottosegretario di Stato per le armi e le munizioni*. Risponderò, come credo sia mio dovere, sinceramente e recisamente. Sono stati denunziati settantuno individui perchè erano colpevoli ed altri ne denunzierò senza pietà ogniqualvolta mi saranno fornite prove e documenti, non parole, non lettere anonime. (*Commenti*). Ma bisogna ben intendere che cosa significhi la parola « imboscati », e non esagerarne la portata, poichè è necessario che le industrie producano con ogni larghezza, e perchè mentre da tutte le parti s'invoca una vasta e rapida produzione, bisogna dare i mezzi affinchè essa si effettui, altrimenti la paura del male, genera il male della paura, e diminuendo gli esoneri si fanno languire le industrie e decrescere la produzione.

Non toccate le industrie. Lasciatele funzionare. Abbiate un po' di fiducia negli industriali che, in fin dei conti, sono italiani e sanno i pericoli che domani capiterebbero loro addosso per una *débacle* industriale, qualora la vittoria non ci fosse assicurata. Io stesso li ho incitati e li incito a denunziare chi non faccia il proprio dovere; ma, ripeto, non andiamo a cercare imboscati da per tutto, altrimenti verrà un giorno in cui l'industriale dirà: non posso più andare avanti, non posso più produrre, perchè non ho più mano d'opera.

Onorevole Cotugno, io ho servito per trentacinque anni nell'artiglieria da campagna e parecchi nell'artiglieria da fortezza e me ne glorio; sono stato ispettore di artiglieria da costa e da fortezza e so che cosa valgono questi ufficiali. Posso dire con sicurezza che nell'esercito non vi sono distinzioni fra Arma ed Arma perchè tutte egualmente servono la patria con intrepidezza e valore. (*Approvazioni*).

Ho visto ufficiali di artiglieria come di cavalleria compiere valorosamente il loro dovere anche stando nel proprio gabinetto e lavorando per il bene e la grandezza della Patria. Anch'io ho la piena coscienza di aver compiuto intero il mio dovere come coloro che hanno combattuto. Perchè parlare di diversità laddove tutti egualmente affrontano fatiche e pericoli per assicurarci la vittoria? (*Vive approvazioni*).

Concludo riaffermando la necessità assoluta di far funzionare le industrie e di avere bravi operai i quali contribuiscano alla difesa della Patria! Occorre, sì, colpire

senza pietà chi fraudolentemente cerca di eludere i suoi obblighi militari, ma bisogna puranco assicurare la continuità del funzionamento delle nostre industrie di guerra. E soprattutto avanti sempre! (*Vive approvazioni — Applausi*).

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

Seguito della discussione sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916.

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 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916.

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

ANCONA, *relatore*. Onorevoli colleghi! Tenendo conto delle raccomandazioni dell'illustre nostro Presidente, il vostro relatore sarà breve, beninteso però compatibilmente con i suoi doveri verso la Camera, verso la Giunta del bilancio che lo ha messo a questo posto e verso l'importanza dell'argomento.

Svolgerò anzitutto brevi considerazioni generali sulla nostra politica dei lavori pubblici in questo periodo, poi risponderò brevemente ai colleghi che si sono rivolti in modo speciale al relatore, verso i quali assolvo subito il mio dovere di riconoscenza, ringraziandoli per le cortesi parole che hanno avuto per la mia modesta opera.

Ciò premesso, se ci domandiamo quale sia stata l'influenza della guerra sui lavori pubblici, dobbiamo distinguere due periodi: il primo va dallo scoppio del conflitto europeo al nostro intervento; il secondo è l'attuale, durante l'intervento nostro, che non è ancora finito, e che lascierà senza dubbio traccie e conseguenze notevoli.

Il primo periodo è caratterizzato da una grande abbondanza di mano d'opera derivata dal rimpatrio dei nostri, ahimè, tanto numerosi emigranti. Era necessario risolvere il problema sociale ed umano di dare lavoro ai tanti rimpatriati; e il Ministero dei lavori pubblici da parte sua vi ha efficacemente contribuito con due ordini di provvedimenti, e cioè sia aumentando la spesa straordinaria del bilancio 1914-15, sia assegnando la somma di 100 milioni di mutui ai comuni ed alle provincie affinchè potessero sollecitare le opere pubbliche con speciale riguardo a quelle che richiedevano maggior mano d'opera.

Invero il bilancio 1914-15 ebbe circa 53 milioni di maggiore dotazione per spese straordinarie, ed ebbe 100 milioni per mutui speciali a comuni e provincie, di cui furono assegnati 33 milioni all'alta Italia, 32 alla media e 34 alla meridionale. Con ciò rispondo ad una domanda fatta ieri dall'onorevole Basile sulla distribuzione di questi mutui a comuni e provincie. Naturalmente così notevoli erogazioni di danaro non potevano contenersi nei limiti ristretti del bilancio 1914-15; quindi si trovano dei residui nel bilancio 1915-16 ed in parte anche in quello 1916-17.

Per quanto il Ministero dei lavori pubblici abbia voluto, con lodevole pensiero, accelerare le procedure, tuttavia le nostre procedure sono sempre così lunghe e così complicate che non era possibile, anche per le difficoltà della preparazione dei progetti esecutivi, smaltire rapidamente questi stanziamenti; ed infatti anche oggi, soltanto una piccola parte di essi fu erogata e soltanto una piccola parte dei 100 milioni di mutui è stata distribuita, per quanto la somma sia stata completamente impegnata per soddisfare le richieste dei comuni e delle provincie per un complesso di circa 200 milioni!

Senonchè il primo periodo dell'influenza della guerra è senza dubbio il meno importante. Molto più importante è il secondo periodo, cioè quello che comincia dopo il nostro intervento e che ha carattere completamente opposto. Non più abbondanza di mano d'opera, ma deficienza, che si spiega facilmente col fatto della chiamata alle armi non soltanto degli operai e dei lavoratori, ma anche di buona parte del personale dirigente.

Ed oltre a questa deficienza, a questa rarefazione, e quindi a questo aumento di costo della mano d'opera, abbiamo avuto in questo periodo un'altra caratteristica importante, cioè l'aumento di costo dei materiali da costruzione. L'aumento fu molto notevole, superò qualche volta il cento, il centocinquanta e il duecento per cento.

Si capisce quindi facilmente che la concomitanza di queste due circostanze do-

vesse rallentare il ritmo dei lavori pubblici, nonostante che non vi fosse alcuna deficenza nei mezzi finanziari a disposizione del Ministero.

Alcuni lavori dovettero essere senz'altro sospesi, come quelli dei porti dell'Adriatico: cito uno dei tanti esempi che potrei citare. D'altra parte però bisogna riconoscere che invece altri lavori furono rapidamente eseguiti, e per lo meno sollecitati. Cito a titolo d'onore i lavori di navigazione interna che si stanno compiendo sotto la direzione del Magistrato alle acque. Infatti il 4 dicembre 1915, senza pompa e senza solennità alcuna si è inaugurata un'opera veramente efficace, un'opera di navigazione interna eseguita con lodevole economia: si sono aperti i canali tra Venezia, la laguna di Marano e la laguna di Grado, aprendo così una via acquea che serve in questo momento in modo molto efficace al rifornimento dell'esercito, e che aiuta la debole linea ferroviaria Portogruaro-Cervignano. E cito ancora a titolo di lode l'inizio dei lavori del primo tronco di navigazione interna da Brondolo al Po, che sarà eseguito sotto la direzione del Magistrato alle acque, e che con pensiero veramente provvido il ministro dei lavori pubblici ha voluto accelerare.

E, poichè sono su questo argomento, mi sia permesso di esprimere l'augurio che, aprendosi in un tempo relativamente breve questo primo tratto della grande arteria navigabile Milano-Venezia, possa anche presto darsi mano ai lavori Milano-Po, con che tutta la linea navigabile tra Venezia e Milano sarà un fatto compiuto, e di lodare la città di Milano, che ne ha arditamente chiesta la concessione, con nobile esempio dell'aiuto efficace che gli enti locali possono dare alla più lenta opera statale.

Dunque, onorevoli colleghi, nessuna interruzione nei pubblici lavori. E sopratutto nessun rallentamento da parte del Ministero dei lavori pubblici. Ed io ci tengo ad insistere su questo punto, poichè dimostra che il nostro paese anche in tempo di guerra cura le opere della pace.

Concludo affermando che il Ministero, nonostante la deficienza numerica dei suoi stessi valorosi funzionari, ha voluto e saputo condurre avanti i pubblici lavori, beninteso come lo consentirono le circostanze eccezionali.

Nè vorrei che qualcuno trovasse una contraddizione tra questa mia affermazione ed il fatto, ormai notorio, che il prossimo bilancio dei lavori pubblici porta enormi falcidie. Difatti il bilancio 1916-17, del quale presenterò in breve la relazione, porta realmente falcidie nella spesa per circa quaranta milioni, intorno alle quali ho inteso qualche volta esprimere giudizi timorosi. Ora c'è evidentemente un equivoco: il ritmo dei lavori pubblici non sarà in alcun modo rallentato, perchè entreranno in giuoco i residui, quei residui dei quali tante volte si è parlato, che sono abbondanti nei lavori pubblici, e che quest'anno poi saranno più abbondanti del solito, per il motivo accennato dianzi, ossia perchè tutte le somme straordinarie assegnate a sollievo della disoccupazione non hanno potuto esaurirsi nel bilancio 1914-15 tanto che questo bilancio lascia una eredità di circa 68 milioni di residui al bilancio 1915-16.

Dunque nessun timore che neanche colle falcidie del bilancio 1916-17, che discuteremo tra qualche mese, vi possa essere un rallentamento nel ritmo dei lavori pubblici o per lo meno che vi possa essere da parte del Ministero un'azione ritardatrice sul ritmo dei nostri lavori pubblici. Certo un rallentamento vi sarà per necessità di cose, come conseguenza fatale di questa guerra, la quale per un certo periodo di tempo ci impedirà di dare nuovo impulso ai lavori pubblici. Ma sarà transitorio.

Dunque, onorevoli colleghi, si tratta in realtà di un periodo di raccoglimento, di un periodo di preparazione per nuovi lavori, per nuove idee, per nuovi impulsi.

Ma se questo periodo, per le ragioni dette, non si presta ad una intensa politica di lavori pubblici, è invece adattissimo per un esame di coscienza, dal quale dovranno scaturire le direttive per la politica avvenire dei lavori pubblici.

Questa guerra, onorevoli colleghi, fa crollare tutto ciò che è illusorio ed artificioso, e presenta i problemi nella loro vera essenza.

Ed infatti voi vedete che, per effetto della guerra, per la prima volta dalla stampa e dal Parlamento si è richiamata intensamente l'attenzione del pubblico sopra quello, che, se non è il problema fondamentale, certo è uno dei problemi fondamentali della politica dei lavori pubblici, il problema idraulico.

I colleghi Agnelli, Reggio, Valvassori, Renda, Giordano, Grabau, Piccirilli e Sandrini hanno tutti insistito su questo argomento.

Il problema non è nuovo, poichè molti ne hanno parlato e fuori e dentro quest'aula; esso è stato discusso da molte associazioni in svariate circostanze; ma a me pare che mai, prima d'ora, fosse entrato nello spirito pubblico. Finchè il carbone era a 35 lire la tonnellata si poteva tirare innanzi, ma con i prezzi attuali di 200 lire ed oltre non è più possibile!

Io l'anno scorso, parlando di questo argomento, accennavo al prezzo di 100 lire, ma oggi siamo al prezzo di 200 e più lire la tonnellata.

Ed è appunto, dati i prezzi attuali, che si comprende come l'opinione pubblica si interessi di questo problema fondamentale del maggiore e migliore sfruttamento delle acque.

Alcuni colleghi nella discussione hanno anzi espresso la speranza che il migliore sfruttamento delle acque ci aiuti a traversare questo periodo critico di carestia dei carboni. Io non lo credo.

È troppo tardi. I lavori idraulici sono a lunga scadenza. È troppo tardi perchè questo migliore sfruttamento ci aiuti nella crisi attuale; sempre in tempo però perchè dalla crisi escano concetti direttivi, più sani ed efficaci.

Nel problema idraulico ciò che ha maggiormente richiamato l'attenzione di tutti, è il problema della forza. A proposito di questo problema vorrei osservare che molti ne parlano come se si trattasse di un problema nuovo, o quasi nuovo, mentre ad esso abbiamo dato non solo la genialità degli scienziati italiani, ma anche l'audacia illuminata delle nostre industrie e dei nostri commerci.

Voi sapete, onorevoli colleghi, che tutto questo problema della forza si basa sopra una scoperta italiana, sopra quella del campo magnetico rotante, di Galileo Ferraris. Ed io ricordo, onorevoli colleghi, di aver assistito 25 anni or sono alla prima esperienza di trasmissione della forza a Francoforte sul Meno quale modesto discepole di Galileo Ferraris. Allora si era tentato di svisare la verità e di dare ad uno scienziato tedesco il merito della invenzione: si voleva ripetere per il campo magnetico rotante ciò che si era fatto 30 anni prima per la scoperta della dinamo, quando se ne tolse il merito all'italiano Pacinotti per darlo al belga tedesco Gramme. Ma il giuoco questa volta non riuscì e la scoperta rimase italiana. Ed io credo doveroso in questo momento, nel quale il popolo d'Italia guarda alle sue acque come ad una delle sue maggiori ricchezze, di ricordare al Parlamento il nome di Galileo Ferraris che ha indicato non solo a noi, ma a tutto il mondo, la strada maestra per lo sfruttamento delle energie idrauliche. (*Vive approvazioni*).

Ma, onorevoli colleghi, a questo problema non abbiamo dato solo l'idea, ma anche i fatti, ed io ricordo che i primi mirabili esempi di sfruttamento delle forze idrauliche si verificarono precisamente in Italia, tanto che dopo un primo esperimento, timido se volete, nelle vicinanze di Roma, fra Tivoli e Roma, avemmo i due primi grandiosi impianti italiani, quello di Paderno e quello di Vizzola in Lombardia, che furono i veri pionieri.

Dopo, abbiamo avuto tutta una serie ormai numerosa e gloriosa, potrei dire, perchè in Italia abbiamo le maggiori centrali idro-elettriche; tutta una serie di mirabili iniziative che ci ha condotto ad usufruire di oltre un milione di cavalli dinamici provenienti dalle cadute d'acqua italiane.

Ma, onorevoli colleghi, questo milione di cavalli, che è stato ottenuto per merito dell'iniziativa privata, e che risparmia all'incirca 3 milioni di tonnellate di carbone, non ha in nessun modo impedito che contemporaneamente salisse sempre l'importazione del carbone.

Questo sviluppo di energia idraulica non ha impedito il crescere continuo e costante del consumo del carbone. E questo dico per dimostrare la necessità di perseverare più ancora in questa politica dello sfruttamento delle acque, che fino ad ora non ha potuto impedire neanche l'accrescimento del consumo del carbone. Non illudiamoci quindi di poter sostituire tutto il carbone; sarebbe già molto se potessimo arrestare l'aumento dell'importazione e diminuirla sensibilmente.

Ed ecco perchè, onorevoli colleghi, io colgo l'occasione per lodare il recente decreto del ministro dei lavori pubblici che riguarda le derivazioni d'acqua.

Verso la fine, mi pare il 25, dello scorso gennaio, è stato emanato un decreto del ministro dei lavori pubblici, il quale ha per iscopo di migliorare le derivazioni d'acqua, gli sfruttamenti delle cadute d'acqua in corso. E questo decreto è stato molto lodato. Ieri l'onorevole Ciuffelli diceva che per una volta tanto si era sentito lodare

da tutte le parti, e gli sembrava cosa strana.

Eppure non è strana, onorevole Ciuffelli, perchè questo decreto contiene dei germi sani, dei germi i quali, se si riprodurranno nella legge definitiva (questo decreto riguarda soltanto gli impianti in corso) produrranno vantaggi notevoli.

Si tratta adunque di avvalorare la soluzione integrale del problema, cioè a dire di ritrarre da una caduta d'acqua il massimo ritraibile, evitando l'inconveniente che oggi si verifica, che gli utenti intermedi impediscano l'utilizzazione completa della caduta d'acqua.

Ricordo casi come questo, onorevoli colleghi: utenti intermedi che consumano cinque o sei cavalli e che impediscono l'utilizzazione di cinque o seicento cavalli, anche quando si offrono loro non soltanto i cinque o i sei, ma i dieci, i venti, i trenta cavalli gratuitamente. Questo è un caso che ho vissuto. Ed ecco perchè il concetto della soluzione integrale del problema è un concetto sano e lodevole.

Sanissimo il concetto della semplificazione delle procedure; (le procedure sono notevolmente semplificate dal decreto in esame); sana l'idea di assegnare le derivazioni, anzichè in base al solo concetto meccanico della priorità in ordine di tempo, in base al concetto del maggior utile pubblico e sociale.

Ecco perchè, onorevole Ciuffelli, il vostro decreto è stato lodato. Esso è stato lodato perchè gl'industriali non erano abituati dal Governo italiano a decreti di questo genere. Il Governo italiano, nella sua azione verso lo sfruttamento delle acque pubbliche li ha spesso intralciati; esso ha sopra tutto curato il fisco, ha sopra tutto curato la tassazione; e questo primo milione di cavalli che è stato sfruttato a spese dei privati ha fruttato all'Erario notevoli tasse. Ma, purtroppo, oramai il fisco ha talmente gravato la mano, che negli ultimi anni, invece di un'accelerazione, abbiamo avuto un rallentamento nel ritmo dello sfruttamento delle acque.

E allora, onorevoli colleghi, se noi vogliamo veramente che si verifichi quanto ha preconizzato ieri l'onorevole ministro dei lavori pubblici (ieri egli ha parlato di un programma di 200 mila cavalli all'anno).

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Cento mila....

ANCONA, *relatore*. Avevo capito 200 mila. Se sono soltanto 100 mila cavalli all'anno, ciò corrisponde al programma che io aveva accennato in un'altra recente circostanza. Un altro milione di cavalli in dieci anni sarebbe già una cosa discreta. Se vogliamo questo, occorre che il fisco alleggerisca la mano.

Non bisogna dimenticare che in questo sfruttamento, come in tutte le cose del mondo, chi primo arriva meglio alloggia. Gli impianti che si sono fatti per sfruttare il primo milione di cavalli, erano i più facili, quelli avrebbero costato di meno; non solo, ma chi è primo arrivato si è anche scelta la clientela migliore, cioè a dire la clientela più ricca. E, in fatto di energia elettrica, la clientela migliore è costituita dalla luce e dalla forza. La luce può pagare abbondantemente. La forza può anche pagare, non tanto come la luce, ben inteso, ma può pagare largamente.

L'altro milione di cavalli che noi dobbiamo ora sviluppare dall'energia idroelettrica, ha invece per cliente principale un cliente tutt'affatto speciale con molte pretese e con pochi quattrini; e questo cliente è il forno elettrico. Si tratta soprattutto di applicare una gran parte di questa energia ai forni elettrici, di trasformare in calore il gelo dei ghiacciai: un problema molto importante, molto italiano e molto simpatico, ma che non ha basi scientifiche razionali. Quando si vuol riscaldare in un forno, non si dovrebbe partire dal gelo dei ghiacciai: bisognerebbe partire dai combustibili; ma siccome in Italia di combustibili non ne abbiamo, (parlo di combustibili ricchi), di combustibili veramente condensatori, così siamo costretti a questo processo involuto, il quale può svilupparsi, e si svilupperà solo se il fisco alleggerirà la mano. Se il fisco continuerà sopra questa strada della tassazione delle energie idroelettriche, specialmente per quanto riguarda la tassa fabbricati, io credo che sarà inattuabile questa grande applicazione.

Ricordo soltanto che la tassa fabbricati, così come è applicata dal fisco per le centrali idroelettriche, è nata timidamente con quattro o cinque lire per cavallo annuo, e oggi siamo arrivati alle quindici, alle venti, alle venticinque e persino alle trenta lire per cavallo annuo.

Con queste tassazioni, l'applicazione dell'energia idro-elettrica per il riscaldamento, ossia per il forno elettrico, non sarà possibile. Quindi è inutile che noi facciamo dei programmi in questa Camera per avere

in dieci anni almeno milioni di cavalli, se non ci metteremo sopra questa strada dell'alleggerimento fiscale.

Credo, del resto, che a questo dovrà provvedere la legge definitiva sulla concessione della derivazione delle acque, che ora è allo studio di una Commissione nominata dall'onorevole ministro Ciuffelli...

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. No, dall'onorevole ministro delle finanze.

ANCONA, *relatore*. Sono lieto di questa interruzione, perchè credo che se fosse partita dal ministro dei lavori pubblici, vedremmo in quella Commissione un numero maggiore di rappresentanti dell'industria elettrotecnica, di persone cioè che hanno realmente vissuto la vita della produzione e del commercio e dell'energia elettrica. Invece, a mio modo di vedere, in quella Commissione ve ne sono poche di queste persone.

Debbo, a onor del vero, dire che le poche sono buone; sono state bene scelte. Avrei tuttavia preferito una maggiore partecipazione degli industriali, di quelli che vivono la vita dell'energia elettrica, convinto come sono che essi vi avrebbero portato la parola calda e palpitante della loro esperianza.

Orbene dopo tutto ciò, onorevoli colleghi, io osserverò che questo della forza non è che una parte del problema idraulico, è la parte della quale più facilmente si parla e scrive; la parte per la quale, in fondo, più facilmente si opera, anche per il motivo che è la parte più sollecita e redditizia. I lavori idraulici, per quanto riguarda lo sviluppo di forza, si possono svolgere in un tempo relativamente breve e sono, se non subito, certo rapidamente redditizi. L'industria elettrotecnica del commercio dell'energia elettrica è una delle migliori oggi in Italia, ed ha questo grande vantaggio su tutte le altre, che col tempo si consolida sempre e che una volta consolidata non corre più alcuna alea.

Ma, ripeto, il problema idraulico è molto più complesso. Questa della forza non è che una delle sue numerose parti.

Esso si scinde nel rimboschimento, nello sviluppo di forze, nelle bonifiche, nell'irrigazione, nella navigazione interna: tutti lati del problema, che hanno aspetti molto diversi. Mentre, ad esempio, per lo sviluppo di forza basta, come ha dimostrato l'esperienza, l'iniziativa privata, quando sia sgravata dagli eccessi fiscali, ai quali ho accennato, evidentemente per le bonifiche l'iniziativa privata non basta più. Ci vuole il concorso dello Stato. Così per l'irrigazione; per quanto l'irrigazione sia ancora opera redditizia. Anche le bonifiche sono redditizie, ma a lunga scadenza, e richiedono assolutamente il concorso dello Stato. Non parlo poi della navigazione interna, che è un servizio pubblico; opera per la quale è indispensabile il concorso del Governo.

Insomma tutto questo problema economico caratteristico per l'Italia è una grande integrale che va sviluppato tra questi due limiti: da una parte i ghiacciai, dall'altra il mare, i due punti estremi in altitudine, dentro i quali si sviluppa il fenomeno idraulico: il ghiacciaio, il punto più alto, il mare, il più basso; e in questo dislivello si deve sviluppare il fenomeno.

Ora, onorevoli colleghi, se noi vogliamo affrontare questa soluzione integrale della quale parlava ieri l'onorevole Giordano, e alla quale anche io ho alluso nel mio discorso del 20 marzo, chiamando questa soluzione il problema essenziale, evidentemente abbiamo necessità di farla affrontare da un organismo, da un ufficio che questo problema investa nel suo complesso e non spezzatamente.

Noi questo problema lo risolviamo oggi col concorso di tre Ministeri, quelli dei lavori pubblici, delle finanze e dell'agricoltura.

Non ho il bisogno di dire ai miei colleghi quanto, nonostante la buona volontà dei funzionari, le pratiche siano lente, quando si tratta di un solo Ministero. Quando poi si tratta di tre Ministeri, voi sapete che queste pratiche non soltanto sono lente, ma diventano qualche cosa di peggio che lentissime.

Orbene io credo che di fronte al problema idraulico così concepito, ed è così che dobbiamo abituarci a concepirlo e ad approfondirlo, noi siamo preparati in linea tecnica, perchè esso è sentito dai nostri ingegneri idraulici.

Ieri, per esempio, l'onorevole Dugoni parlava d'un progetto dell'ingegnere Averrone, progetto bellissimo che riguarda la sistemazione del territorio a sinistra del Po da Cremona al mare, con la sistemazione anche del lago di Garda: è uno di quei progetti complessivi di forza, di irrigazione, di bonifiche, da cui il nostro paese può attendere ancora molto; uno di quei progetti però che non potremo mai affrontare e svolgere vittoriosamente e rapidamente, se non ci prepariamo in linea amministrativa e finanziaria

In linea amministrativa con un congegno amministrativo che investa questo problema nel suo insieme e possa dirigerlo, studiarlo ed eseguirlo nel suo complesso. Accenno soltanto di volo (come posso fare in questo breve discorso) al Magistrato delle acque, il quale ha dato ottimi risultati. Non voglio dire ora se sarà conveniente studiare l'istituzione di un Magistrato solo per tutta l'Italia o di parecchi per le diverse regioni, perchè anche le condizioni geologiche ed idrografiche sono molto diverse da regione a regione. Però è certo che dobbiamo affrontare il problema in modo unico, organico, molto meglio di quanto si sia fatto fin qui, se vogliamo risolverlo in modo sollecito ed efficace.

L'esame dell'andamento dei lavori pubblici mostra sempre questo fenomeno: il gruppo dei lavori a secco (dirò così) procede egregiamente; invece quello dei lavori di bonifica, di irrigazione ed acquedotti, quello insomma dei lavori umidi, procede assai più lentamente tanto in Calabria quanto in Basilicata; (mentre in Sardegna più rapidamente) appunto per la scucitura che vi è fra gli uffici amministrativi.

E non basta. V'è un'altra questione: la questione finanziaria, alla quale nemmeno siamo preparati per una sollecita risoluzione del problema. Rammenterò soltanto le bonifiche. Pochi ne hanno parlato in questa discussione: eppure sono un problema gravissimo; e molto si è discusso negli ultimi anni sul loro finanziamento.

Rammento il Congresso dei bonificatori tenuto a Padova, in cui l'onorevole Luzzatti proponeva di erogare per le bonifiche da 30 a 40 milioni all'anno, che avrebbero dovuto essere forniti dalla sezione autonoma di credito comunale e provinciale della Cassa depositi e prestiti mediante la emissione di cartelle speciali.

Questo progetto, ideato in un momento finanziario ben diverso dal presente, non potrà forse essere attuato ora. Certo è però che abbiamo assoluta necessità di risolvere la questione amministrativa e finanziaria del problema idraulico, di creare due grandi enti l'uno amministrativo e l'altro finanziario di carattere idraulico, se vogliamo avviare questo problema a quella soluzione integrale e complessiva, nella quale ormai (come è nell'animo di tutti) sta una gran parte del risorgimento economico del nostro Paese. (*Approvazioni*).

Onorevoli colleghi, parlo molto brevemente del problema stradale: molto brevemente, perchè vi sono due decreti-legge assai interessanti del ministro Ciuffelli, uno per i comuni isolati, l'altro per le strade di accesso alle stazioni ferroviarie. Specialmente queste strade, come voi ben sapete, hanno occasionato grandi discussioni e presentano gravi difficoltà, per l'applicazione incerta che si è fatta della legge del 1903, finchè un'interpretazione rigorosa della Corte dei conti ne ha arrestato o per lo meno rallentato lo sviluppo. Un decreto-legge, che sarà sottoposto all'esame del Parlamento, e di cui io stesso sono relatore, regola tutta questa materia delle strade di accesso alle stazioni ferroviarie in modo tale che, considerando i diversi casi particolari che si presentano, si potrà avere in avvenire una soluzione più sollecita.

Lo stesso si dica per la questione dei comuni isolati, sulla quale del resto tornerò molto brevemente in seguito a proposito di un ordine del giorno dell'onorevole Cannavina.

Insomma con questi decreti-leggi si risolvono meglio le due più spinose questioni del problema stradale.

Ed ora, onorevoli colleghi, esaurite brevemente, come avevo promesso, queste considerazioni generali sulla nostra politica dei lavori pubblici, passerò a rispondere ai diversi colleghi che si sono rivolti in special modo al relatore. A parecchi ha già risposto l'onorevole ministro nel suo lucido discorso di ieri, quindi non risponderò a tutti, ma solo a coloro ai quali non ha risposto il ministro e soprattutto a certi punti toccati dagli onorevoli colleghi che mi sembrano degni di particolare attenzione.

L'onorevole Cavagnari e l'onorevole Rissetti hanno parlato del porto di Genova, Io non mi intratterò sui lavori di ampliamento del porto e sulla necessità di sollecitarli, come ha detto esaurientemente l'onorevole ministro, ma vorrei fare alcune osservazioni sulla elettrificazione delle linee di accesso al porto di Genova, perchè questo mi dà occasione di rispondere anche brevemente al collega onorevole Bouvier, che ha parlato della linea del Cenisio e all'onorevole Crespi, che ha svolto un'ordine del giorno sulla elettrificazione della Milano-Bergamo.

La questione del porto di Genova è una questione molto difficile, che si dibatte fra l'angustia dello spazio del porto, e le montagne che soffocano Genova. Poco posto nel porto, e troppe montagne attorno a

Genova; difficoltà di manovra nel porto e difficoltà nei servizi ferroviari.

Le linee di accesso sono linee non di valico alpino ma di montagna con grandi pendenze, specialmente la vecchia linea dei Giovi. Ora quando si parla della questione del porto di Genova, delle linee di accesso e della direttissima, quando di questa importantissima questione si parla riferendosi a dieci e a dodici anni or sono, si dimentica il fatto nuovo intervenuto, cioè a dire l'influenza notevolissima della elettrificazione della linea dei Giovi.

L'elettrificazione delle linee ferroviarie è questione importantissima. Ieri l'onorevole ministro ha accennato alla Commissione parlamentare, di cui io, per bontà della Camera, faccio parte e nella quale sono relatore, per la trazione elettrica delle ferrovie. Non credo di commettere alcuna indiscrezione dicendo che parecchie relazioni sono pronte e fra esse ce n'è anche una mia modesta appunto sulla trazione elettrica. Ora io, dallo studio che in questa mia qualità ho dovuto fare, ho ottenuto come risultato questo concetto fondamentale che è ormai chiaro, limpido e indiscutibile: lo enorme aumento di potenzialità che deriva alle linee per effetto della loro elettrificazione. È difficile dire quale sia la percentuale di questo aumento. C'è chi sostiene che con la elettrificazione delle linee si arriva persino a raddoppiare la potenzialità delle linee stesse. Se questa valutazione è eccessiva, è certo però che un vantaggio di oltre il 50 e il 60 per cento nella potenzialità è assicurato dalla elettrificazione delle linee. Ora i Giovi elettrificati, ormai voi lo sapete, funzionano benissimo. Vi è stato recentemente qualche inconveniente sulla linea succursale, ma le linee funzionano egregiamente.

I Giovi elettrificati hanno anmentato forse del 70 o 80 per cento la potenzialità complessiva delle due linee, e credo che con qualche modifica, con qualche riforma, coll'elettrificazione dei tronchi da Ronco a Novi e ad Arquata, e sovratutto con altri parchi di smistamento, che si possono fare in un breve spazio di tempo, siano capaci di smaltire non solo il movimento attuale del porto di Genova, ma un movimento molto superiore. Ed infatti mentre oggi siamo fra i 7 e 8 milioni di tonnellate all'anno di movimento nel porto, credo che i Giovi elettrificati possano bastare a più, a molto di più di 12 milioni di tonnellate all'anno, quindi ad un movimento molto superiore a quello del porto di Genova. (*Commenti*).

Ho qui per l'onorevole Cavagnari, e lo tengo a sua disposizione, un calcolo esatto della potenzialità dei Giovi elettrificati, secondo l'esperienza degli ultimi sei mesi. Non lo leggerò alla Camera, s'intende, ma da questo calcolo risulta che la potenzialità dei Giovi è oggi già notevolmente superiore ai 12 milioni di tonnellate all'anno, ed è quindi molto superiore alla potenzialità ed al traffico attuale del porto di Genova. C'è un grosso margine anche per un notevole aumento del traffico.

Con questo prego i miei colleghi genovesi di non credere, come sembra che credano, che io sia un nemico della direttissima Genova-Milano. La direttissima è prevista da una legge dello Stato e si dovrà fare. La mia tesi è questa soltanto: che fortunatamente l'elettrificazione dei Giovi ha tolto alla direttissima quel carattere di assoluta urgenza che aveva prima, quando la linea dei Giovi azionata a vapore non poteva smaltire i milioni di tonnellate che può smaltire facilmente oggi azionata elettricamente.

La direttissima, onorevoli colleghi di Genova, si può fare e si deve fare, ma, voi lo sapete meglio di me, è un'opera che richiede molti anni di tempo. C'è nella direttissima una galleria che è lunga venti chilometri, e, per presto che si possa eseguire, richiede molti anni, diciamo otto o dieci anni.

CAVAGNARI. Per questo bisogna cominciare subito!

ANCONA, *relatore*. Bisogna cominciare senza dubbio; ma il fatto dell'elettrificazione del porto di Genova ci permette di affrontare la costruzione della direttissima con animo tranquillo, senza paura di ingorghi eccessivi, essendo sicuri di poter servire il porto con questa elettrificazione dei Giovi.

Io, che tante volte ho parlato alla Camera per criticare le Ferrovie di Stato, colgo questo occasione per esprimere loro la mia lode incondizionata per i risultati ottenuti da questa elettrificazione.

RISSETTI. E il tronco sud?

ANCONA, *relatore*. Sul tronco sud ho già espresso il mio parere. È bene cominciarlo immediatamente; e se ella, onorevole Rissetti, prende l'opuscolo che ho pubblicato, nel quale c'è un grafico delle linee di

accesso al porto di Genova, vi troverà stampato questo pensiero: « È necessario d'iniziare i lavori della direttissima, cominciando dal tronco sud tra Genova e Campo Morone. Questo tronco sud servirà ad attaccare la grande galleria che richiede all'incirca otto anni di lavoro, e, raccordandosi alla linea vecchia dei Giovi, darà una terza linea fra Genova e i Giovi, indipendentemente dalla strozzatura di Sampierdarena ».

Credo che queste siano anche le idee del collega Rissetti.

Naturalmente, per quanto riguarda la trazione elettrica, debbo limitarmi a queste considerazioni di indole assolutamente generale. La Camera comprenderà che non posso entrare a discutere dell'elettrificazione dell'una o dell'altra linea, e non posso discutere se sia conveniente dar la precedenza alla Milano-Bergamo, come accennava l'onorevole Crespi, o alla linea del Cenisio, come diceva l'onorevole Bouvier.

Sono stato lieto di sentire quello che ha detto l'onorevole Bouvier sulla linea del Cenisio, poichè ciò dimostra che i deputati piemontesi sono finalmente d'accordo con noi nel concetto fondamentale che la questione ferroviaria, che è forse la più importante del Piemonte, è quella di mettere la linea del Cenisio in grado di corrispondere al traffico, e servire di grande arteria di comunicazione tra l'Italia e la Francia.

L'onorevole Nuvoloni ha chiesto una parola sull'arginatura del torrente Argentino. Poichè non vedo l'egregio collega, mi limito a dire che si tratta di un'opera di terza categoria, dichiarata anche di seconda urgenza. E la terza categoria è forse la più oberata d'impegni di fronte alle sue limitate autorizzazioni! Purtroppo è così!

E l'onorevole ministro dei lavori pubblici, al quale spetta di rispondere, mi pare abbia già risposto su questo punto, augurandosi, come m'auguro io che i fondi siano sufficienti perchè questa opera che tanto fnteressa il collega Nuvoloni possa essere eseguita rapidamente.

L'onorevole Lombardi ha parlato lungamente della legge sullo spostamento degli abitati. Su questo punto ha risposto l'onorevole ministro. Io farò soltanto una considerazione d'indole generale: quando si tratta di leggi che investono non soltanto le cose, ma anche gli uomini, la procedura è difficile, lo svolgimento è più lento. È facile operare sulla materia, più difficile operare sugli uomini, sulle anime. Quando si tratta di spostare paesi, di togliere intere famiglie dalle loro case, per metterle in altre case, anche quando queste case fossero offerte gratuitamente, ci sono grandi difficoltà. Si sono avute in Basilicata per lo spostamento del paesello di Campo Maggiore, dove pure lo spostamento era offerto dallo Stato con facilitazioni molto superiori a quelle piuttosto limitate che offre il Governo per la Calabria.

Sono dunque d'accordo con l'onorevole Lombardi che è una legge di difficile attuazione e che anzi, così come è congegnata, difficilmente potrà essere applicata. O si rinunzia allo spostamento o si deve effettuarlo su altre basi, e le altre basi evidentemente non possono essere che quelle di dare maggiori facilitazioni finanziarie agli spostandi.

L'onorevole Piccirilli ha espresso il desiderio che si diano le bonifiche in concessione parzialmente, per potere affrontarle gradualmente.

Ora io gli ricordo un periodo della mia relazione, la quale esprime precisamente questo concetto. Scrivevo nella mia relazione, a pagina 19, che si devono ammettere le ripartizioni delle opere di bonifica in lotti suscettivi di collaudi parziali, dalla data dei quali decorra il diritto della corrispondente quota di annualità, come la legge del 20 giugno 1912 già consente, e concludevo: Ciò è importante per intraprendere ed eseguire a poco a poco, parte per parte, la bonifica di vaste plaghe, che richiederebbe invece troppi capitali per essere affrontata tutta insieme.

L'onorevole Toscano ha chiesto una proroga per i mutui relativi al terremoto del 1908. Debbo rispondere che questa proroga è di competenza del Ministero del tesoro, non del Ministero dei lavori pubblici. Siccome le case operaie in Messina si eseguiscono coi proventi degli addizionali, le agevolazioni richieste sono quindi di competenza del Ministero dell'interno e del Ministero del tesoro.

L'onorevole Albanese mi chiede una risposta sul suo ordine del giorno. Osserverò che quando il Governo si determinasse a concedere una proroga pei mutui, dovrebbe evidentemente rendere efficace questa proroga, rimovendo le cause che fino ad oggi hanno impedito le ricostruzioni da parte dei privati.

Certamente il ministro dei lavori pubblici, indipendentemente da tutto ciò, curerà che gli uffici del Genio civile, ottem-

perando al testo della legge eseguano le demolizioni delle case inutilizzabili.

L'onorevole Cannavina mi ha chiesto una parola sulle strade vicinali pei comuni isolati. Mi pare che la questione non abbia grande importanza. Se ho ben capito, egli vorrebbe che lo stesso trattamento di favore che si è fatto per la Basilicata e per la Calabria fosse esteso ai comuni del Mezzogiorno, ossia che la ripartizione delle spese per tali strade, invece di essere a carico per un sesto dei comuni, per un sesto della provincia e per quattro sesti dello Stato, fosse, come per la Basilicata e per la Calabria, per tre quarti a carico dello Stato e per un quarto della provincia, sollevando completamente i comuni.

Onorevole Cannavina, non sta a me il dire se questo si può fare; spetta al ministro. A me pare però che la cosa non abbia grande importanza, perchè col decreto nuovo sulle strade pei comuni isolati, che verrà presto in discussione alla Camera, i comuni potranno fare eseguire le opere dallo Stato e contribuire con un sesto del capitale senza interessi! Il loro contributo è dunque ridotto a ben poco. (*Commenti*).

CANNAVINA. Ma è il sesto che manca.

ANCONA, *relatore*. L'onorevole Pala, che vedo s'interessa della questione, sa che in Sardegna vi sono delle provincie le quali fanno una cosa semplicissima: si accollano il sesto che spetterebbe ai comuni. Ora se le provincie del Mezzogiorno potessero fare la stessa cosa, la questione sarebbe risolta. Il problema però non riguarda il relatore, perchè è questione di Governo. Io ho risposto soltanto per cortesia verso un collega, che è stato così gentile verso di me.

L'onorevole Albertelli ha parlato del palazzo del Parlamento ed ha criticato acerbamente la costruzione di questo palazzo e il modo del come si svolgono i lavori del Parlamento.

Ora l'onorevole Albertelli, che non vedo presente, deve convenire che nella mia relazione ho scritto parole abbastanza severe, contro l'andamento dei lavori di questo palazzo. E siccome procuro di essere sempre sereno nella forma, ma anche di farmi leggere tra le righe, così se si legge nella parte della mia relazione che riguarda il palazzo del Parlamento, oltre a quello che è stampato, anche quello che non è stampato, credo che si arriverà ad un giudizio abbastanza severo.

Il ministro dei lavori pubblici ha già parlato di questo argomento, la cui responsabilità non risale certamente a lui. Del resto la questione sarà risollevata quando si discuterà il disegno di legge che è stato presentato su questo argomento, ed allora la riprenderemo colla medesima severità, ma per giungere a risultato definitivo.

L'onorevole Quarta desidera da me una risposta sopra la questione delle ferrovie secondarie.

La questione delle ferrovie concesse all'industria privata è certamente importante e scabrosa in questo momento, nel quale sopra la gracile struttura di queste ferrovie si sono riversati due disastri: il primo, quello derivante dalla legge dell'equo trattamento, ed è purtroppo di natura permanente; il secondo, quello del costo del carbone, disastro ancora più grave, speriamo di natura rapidamente transitoria. Ed è molto dubbio che la potenzialità di molte di queste linee possa resistere alle bufere di questo genere.

La Camera sa che sono in corso provvedimenti per alleviare ed assistere queste società, sia con la fornitura di carbone a prezzo ridotto (ne ha parlato già ieri l'onorevole Cesare Nava), sia con l'autorizzazione da parte del Ministero dei lavori pubblici, all'aumento di tariffe.

Però questi aumenti di tariffe non possono avere una grande efficacia, perchè si tratta in gran parte di comunicazioni vicinali, ed anche se si applicassero grandi aumenti di tariffe, probabilmente il risultato sarebbe inefficace, perchè ne conseguirebbe un notevole regresso nei traffici.

All'onorevole Scalori non rispondo, perchè ha già risposto esaurientemente il ministro dei lavori pubblici.

Credo così, nel loro complesso, di aver dato sodisfazione non a tutti gli egregi colleghi che hanno parlato, ma di aver risposto a tutte le domande che mi sono state rivolte dai diversi oratori.

Onorevoli colleghi! Assolvendo l'impegno assunto di non dilungarmi, io volgo alla fine, e non mi riserbo che una semplice considerazione.

Tutto il problema dei lavori pubblici è senza dubbio molto grave in Italia. Si tratta di questioni che urtano contro difficoltà certamente superiori a quelle che si hanno negli altri paesi, per la stessa configurazione della nostra terra, così lunga, così stretta, montuosa ed anche paludosa. Basta pensare infatti agli inconvenienti delle montagne che sorgono dietro a Genova, per comprendere come

diano difficoltà da superare. I fiumi sboccano male, e se avessimo un fiume che sboccasse bene nel Tirreno, molte difficoltà di trasporti sarebbero minori.

Alle difficoltà naturali dei lavori pubblici in Italia vediamo, onorevoli colleghi, di non aggiungere difficoltà artificiali, vediamo di non inasprirle con una politica di lavori pubblici che non sia efficace, sollecita ed economica.

Bisogna ispirarsi in materia di lavori pubblici ai concetti fondamentali direttivi che sono indicati dalla stessa natura del nostro paese, e soprattutto a quei concetti fondamentali ai quali ho accennato per la risoluzione integrale del problema idraulico.

Non parlo questa volta di ferrovie. Voglio associarmi all'onorevole ministro dei lavori pubblici nella lode data ai ferrovieri per l'opera che essi hanno prestato durante la mobilitazione dell'esercito. Però non vorrei che da questo buon andamento delle ferrovie per i bisogni dell'esercito si traesse la conclusione che il problema ferroviario è ormai risolto, come ho sentito dire e come ho letto in certi opuscoli di propaganda. Onorevoli colleghi, non dimentichiamo che è questo uno dei gravi problemi del bilancio dei lavori pubblici; noi abbiamo nelle ferrovie dello Stato una situazione finanziaria veramente grave, che io spero si potrà superare, ma che ha bisogno di tutte le nostre cure.

E quando dico che la situazione finanziaria è grave, non vorrei che anche qui si equivocasse, si credesse cioè che alludo soltanto alla situazione gravissima creata dal rincaro del carbone. No, oltre a questo peggioramento transitorio, dirò così, dovuto al rincaro del carbone, v'è un peggioramento continuativo, che io spero che riusciremo ad arrestare, ma che costituisce senza dubbio un problema gravissimo.

Onorevoli colleghi, concludo. Ho parlato, non a vana recriminazione del passato, ma a monito per l'avvenire.

Concludo affermando la necessità che nelle opere pubbliche si proceda, e non dubito che sapremo farlo, con una compattezza maggiore, in modo da svolgere una politica meno spezzettata, meno frammentaria. Ognuno di noi sappia a tempo opportuno (e non dubito che col patriottismo che tutti ci infiamma sapremo farlo) ognuno di noi, dico, sappia rinunciare ai piccoli lavori locali, per concentrare le nostre forze, che non sono eccessive. E non lo sono, nè in linea finanziaria, nè in linea tecnica e amministrativa, poichè, mentre abbiamo molto lesinato i fondi, al Ministero dei lavori pubblici si sono accumulati molti residui. Tutto il nostro meccanismo tecnico e finanziario non sarebbe capace in un anno di spendere tutte le somme che mettiamo a sua disposizione. È un meccanismo che va reso più semplice, più agile e più efficace, ossia più produttivo di lavori.

Terminando, ringrazio i colleghi della gentile accoglienza e dell'attenzione che hanno voluto prestare alle mie parole.

Il primo risultato conseguito dalla guerra consiste nella rivelazione d'una struttura economica, finanziaria e patriottica, veramente meravigliosa. Il primo vittorioso in questa guerra è, lo abbiamo assodato, il paese nostro. Io spero, confido che, finita questa guerra colla vittoria delle armi italiane, il nostro paese possa riprendere una politica salda e vigorosa di lavori pubblici, politica salda e vigorosa che sarà uno dei fattori maggiori perchè la nostra sacra patria possa salire sempre più in alto per l'erta sanguinosa e difficile del benessere e della civiltà. (*Vivissime approvazioni — Applausi — Molti deputati si congratulano con l'oratore*).

PRESIDENTE. Darò ora facoltà di parlare all'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè esprima il suo pensiero sui singoli ordini del giorno.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Le dichiarazioni che ho avuto l'onore di fare ieri e il discorso esauriente testè pronunziato dall'egregio relatore, che io ringrazio vivamente, non solo per la cura con cui ha esaminato il bilancio dell'esercizio in corso, ma anche del suffragio autorevolissimo che ha voluto dare alle proposte del Ministero, sia nella sua relazione, sia nell'eloquente discorso che abbiamo or ora udito, mi dispensano dall'aggiungere molte parole per rispondere agli ordini del giorno.

Debbo solo compiacermi che i concetti, manifestati negli ordini del giorno presentati, corrispondano tutti agli atti ed alle proposte del Governo. Traggo da ciò conforto a proseguire nell'indirizzo che ho segnato nei vari rami delle opere pubbliche.

Mi dispenso, perciò, come dicevo, di aggiungere nulla all'onorevole Lombardi, per quanto si riferisce allo spostamento dei comuni isolati; all'onorevole Vinaj, che si occupa del personale ferroviario; all'onorevole Sighieri, a cui tanto l'onorevole relatore che io abbiamo già largamente risposto.

L'onorevole Casolini si è occupato, oltre che della concessione dei laghi Silani – per i quali diedi assicurazione che l'istruttoria è tanto avanzata che, tra breve, spero si possa venire alla concessione, – anche della costruzione del palazzo di giustizia di Catanzaro. Egli sa che è già pronto il progetto dovutosi rifare, allo scopo di migliorarlo, e trovasi ora dinanzi al Comitato del Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale, proprio in questi giorni, lo sta esaminando. Dopo, non mancando i fondi poichè sono già stanziati, sarà disposto l'appalto.

Non con eguale sollecitudine posso promettere l'appalto delle due strade che egli da tempo sollecita.

Affretterò peraltro la compilazione e l'approvazione dei progetti; uno di essi è già fatto; l'altro deve essere ancora compiuto.

Ho risposto pure all'onorevole Pala per ciò che si riferisce ai due porti ed all'approdo all'Isola Bianca.

Egli desiderava anche una risposta per i lavori del Coghinas e pel Rio di Posada. L'onorevole Pala sa che la migliore sistemazione del Coghinas è stata di recente studiata, mandando sul posto un funzionario superiore del Genio civile, competentissimo. dal quale attendiamo la relazione per vedere quale migliore indirizzo occorra dare alla esecuzione di questi lavori.

Per ciò che riguarda il Rio di Posada, si deve fare ancora il progetto. Posso promettere che sarà fatto; ma, come la Camera sa, tutti gli uffici sono presentemente sforniti di personale, e fra gli uffici in modo speciale quelli del Genio civile, sia perchè molti ingegneri sono chiamati alle armi, sia perchè molti altri prestano servizio utilissimo nelle retrovie dell'esercito. È una mancanza che spero temporanea, in modo che ci sia permesso tra breve di riprendere gli studi dei progetti.

Ho risposto anche all'onorevole Altobelli e ad altri colleghi napoletani per ciò che si riferisce al porto di Napoli.

Pel porto di Genova ho pure date risposte che sono state testè completate dalle dichiarazioni dell'onorevole relatore.

L'onorevole Rissetti però, in particolare, ha parlato di lavori ferroviari che si connettono al movimento del porto di Genova. Io credo di fargli cosa gradita dicendogli che, appunto per potere in seguito meglio sviluppare i lavori ferroviari ancora da eseguire, spero di poter presto iniziare il tronco Rivarolo-Bolzaneto che ha una duplice importanza, per sè stesso, ed anche come ferrovia che permetterà il trasporto dei materiali per gli ulteriori lavori.

L'onorevole Reggio ha avuto pure risposta. Egli si è occupato dello sviluppo delle forze idrauliche; su questo punto le dichiarazioni dell'onorevole relatore sono state amplissime, e i provvedimenti del Governo tali da rassicurare tutti i colleghi che si sono occupati di questo argomento.

L'onorevole Sanjust, insieme con l'onorevole Pala, si è occupato della navigazione fra il Continente e la Sardegna. Ho già detto ieri che il problema è allo studio e che, in uno dei tre modi coi quali ne è proposta la soluzione, vedrò di trovare una via che risponda alle giuste esigenze delle popolazioni di Sardegna.

L'onorevole Giacobone si è occupato dei serbatoi e dei laghi artificiali; ed io gli ripeto che siamo già su questa via e d'altra parte sta dinanzi alla Camera un apposito disegno di legge che auguro venga presto in discussione.

L'onorevole Toscano e l'onorevole Albanese hanno invocato una proroga per la concessione dei mutui a favore dei danneggiati dal terremoto del 1908. La concessione di questa proroga non è interamente di competenza mia; tuttavia gli uffici del Genio civile, che debbono partecipare ai lavori preparatorii, faranno certamente il loro dovere, e io non mancherò di far presente al mio collega del tesoro le ragioni che suffragano la raccomandazione dei colleghi.

L'onorevole Toscano si è anche occupato di vari interessi importanti della città di Messina. Egli vorrebbe che a Messina fosse assicurato il ritorno dell'Ufficio controllo delle ferrovie. A questo proposito posso dirgli che, dopo lunghe pratiche, si sta trattando con l'Unione Messinese una combinazione la quale assicuri l'alloggio per gl'impiegati ferroviari; se questa combinazione riuscirà, il ritorno di questo ufficio nella città di Messina sarà sollecitato.

L'onorevole Toscano ha pure raccomandato la stazione di smistamento e la stazione centrale di Messina. Egli non ignora che i lavori per queste due stazioni sono in corso; e io cercherò di affrettarli, come pure cercherò di affrettare la costruzione del cavalcavia alla così detta Pagliarella, di cui si è pure occupato l'onorevole Toscano. Anche di questo lavoro il progetto è pronto, e non è tanto polveroso, come l'onorevole Toscano diceva, perchè data da

poco tempo: siamo ora in trattative col municipio di Messina per sapere se da parte dell'Amministrazione comunale non si oppongano difficoltà alla soluzione tecnica che propone l'Amministrazione delle ferrovie, ed, appena terminate queste trattative, si potrà dar mano ai lavori.

L'onorevole Basile ha avuto pure risposta ad alcuni dei concetti svolti nel suo ordine del giorno. Egli ha domandato notizie del modo con cui sono stati assegnati i 100 milioni per mutui in sollievo della disoccupazione operaia e del modo con cui sono stati distribuiti i sussidi.

Mi pare che, esprimendo questo desiderio, egli voglia essere rassicurato che i mutui sono stati equamente ripartiti, fra i comuni del Regno. Ora mi piace assicurare l'onorevole Basile che è stata cura precipua del Governo ripartire detti fondi equamente, in ragione dei bisogni e dei progetti presentati; dalle statistiche risulta infatti che sono stati assegnati per 32 milioni all'Italia settentrionale, per 33 all'Italia media, per 34 milioni all'Italia meridionale e alle isole.

Vedano dunque i colleghi che le proporzioni sono giuste.

Così pure è avvenuto per i sussidi e per gli appalti. Potrei leggere qui le cifre, ma la Camera vorrà credermi se l'assicuro che furono distribuiti col maggiore spirito di giustizia e tenendo conto dei bisogni delle popolazioni. Anzi, siccome sapevo che taluni comuni delle provincie del Mezzogiorno, per la insufficienza dell'organizzazione tecnica, qualche volta erano in ritardo, e non avevano pronti i progetti, le istruzioni da me date furono nel senso di facilitare l'accoglimento di queste domande.

L'onorevole Miglioli ha avuto già risposta soddisfacente con l'annunzio della presentazione del disegno di legge sulle tramvie extraurbane, con l'aumento dei sussidi relativi sino a lire 4,500 al chilometro. Egli vuole che queste concessioni siano date a preferenza alle provincie, alle amministrazioni pubbliche anzichè ai privati. Non sarà difficile introdurre nel progetto di legge qualche disposizione che questo assicuri. Però già la nostra legislazione permette tanto alle provincie quanto ai comuni di ottenere così le concessioni ferroviarie come le concessioni tramviarie.

L'onorevole Nava si è dichiarato soddisfatto della risposta che ho dato intorno alle facilitazioni per le ferrovie secondarie. Non ho quindi che da confermare quelle dichiarazioni ed esprimere il mio proposito di aiutare questo importantissimo servizio pubblico in tutti i modi che allo Stato sieno consentiti.

L'onorevole Bouvier ha raccomandato il doppio binario per un tratto delle ferrovie che sboccano al Cenisio, nel tratto precisamente che va da Bussoleno a Salbertrand. Il raddoppiamento dei binari nelle linee più importanti è veramente nei propositi tanto dell'Amministrazione ferroviaria quanto del Ministero; ed io assicuro l'onorevole Bouvier che anche di questo tratto, certamente importante perchè costituisce la principale comunicazione tra la Francia e l'Italia, sarà tenuto conto nel programma dei lavori da eseguirsi dall'azienda delle ferrovie sulle linee di maggior traffico.

L'onorevole Giordano non ha certamente bisogno di altra risposta, poichè il suo ordine del giorno si riferiva allo sviluppo della energia elettrica, per il quale le dichiarazioni del Governo e del relatore, oltre che gli atti stessi del Governo, sono tali da dare completo affidamento.

All'onorevole Cannavina ha già risposto ampiamente il relatore; ma in modo, pare, che non è sembrato all'onorevole Cannavina completamente sodisfacente, tanto che il relatore ha soggiunto spettare al ministro le dichiarazioni che egli non poteva fare.

Onorevole Cannavina, io non mi rifiuto di riesaminare il problema negli esatti termini in cui ella lo ha posto: cioè la difficoltà per i comuni di avere i fondi necessari per dare il contributo alle strade che li tolgano dall'isolamento, quando la legge sul Mezzogiorno non permette loro di aumentare le imposte, e quindi i proventi del bilancio.

Debbo soltanto far osservare che la proposta sua, di scaricare i bilanci comunali per mettere un quarto della spesa a carico delle provincie, non so quanto possa sodisfare le provincie.

Io in verità potrei pensare ad impegnare lo Stato; ma evidentemente bisogna che vada piano nel dare affidamenti che si risolvano in oneri per le amministrazioni provinciali, le quali ella sa in quale stato generalmente si trovano.

D'altronde occorre osservare che mentre l'onorevole Cannavina propugna questa soluzione per i comuni delle altre provincie meridionali, l'onorevole Renda si lamenta delle disposizioni speciali che vigono per la

Basilicata e la Calabria riguardo alle strade dei comuni isolati, e fa voti che si estendano anche a questi le disposizioni in vigore per tutti i comuni del Regno. I suoi desiderî, dunque, onorevole Cannavina, non sono per questo lato affatto conformi a quelli dell'altro nostro collega.

Ma devo aggiungere, onorevole Cannavina, una circostanza, che forse le è sfuggita, e cioè che è stato emanato un decreto, che corregge la legge del 1911 per quanto si riferisce alla procedura dei mutui e ne migliora le condizioni, perchè lo Stato rende subito ai comuni la parte del loro contributo. Ad ogni modo, fatte queste dichiarazioni, assicuro l'onorevole Cannavina che riprenderò in esame lo scabroso argomento e me ne occuperò con la maggior cura.

L'onorevole Dugoni, se non erro, ha parlato di un progetto Averone, che riguarda, come ha detto testè l'onorevole relatore, un complesso di lavori per lo sviluppo delle forze idroelettriche, per le bonifiche, la irrigazione e la navigazione interna di alcune provincie del Veneto e della Lombardia.

Di questo poderoso progetto, del quale si è occupato anche la stampa, ho avuto qualche notizia, e quando sarà portato ufficialmente all'esame del Ministero, cercherò di consentire tutte le facilitazioni, che saranno possibili nelle condizioni attuali. Mi auguro che esso abbia in sè il germe della praticità, per modo che possa essere utilizzato come progetto di massima ed abbia la sorte del grandioso progetto della linea navigabile Milano-Venezia, che è già iniziato, e speriamo presto sia condotto a fine, mercè l'ausilio potentissimo della città di Milano, la quale, dando, come sempre, nobile esempio di iniziativa, si propone di avocare a sè la concessione per il rimanente dell'opera, come mi diceva negli scorsi giorni il sindaco di Milano in unione al sindaco di Venezia, coi quali ebbi una conferenza sopra questo interessante argomento.

Finalmente l'onorevole Raineri, in nome suo e di altri autorevoli parlamentari, ha raccomandato che in questo periodo difficile per la esecuzione di lavori, dati gli alti prezzi dei materiali e la scarsezza di mano d'opera, ha raccomandato, dicevo, che il Governo usi tutti i possibili riguardi alle società cooperative di lavoro. Egli ha ricordato come queste società cooperative abbiano esercitato una influenza benefica come freno alla soverchia emigrazione e nel senso di aver agito da calmiere nella esecuzione dei lavori, poichè messesi in concorrenza con privati imprenditori hanno fatto sì che lo Stato potesse appaltare lavori a buone condizioni.

Convenendo nei riguardi che meritano queste associazioni, assicuro l'onorevole Raineri che saranno loro usate, nella misura del possibile, giacchè il problema è delicatissimo, le maggiori facilitazioni, quando, ben inteso, diano affidamento del fermo proposito di assicurare la esecuzione dei lavori, i quali, come ho già detto e come ha ripetuto l'onorevole relatore, possono, per le difficili circostanze del momento, essere rallentati, ma non interrotti.

Con ciò mi pare di non aver altro da rispondere agli oratori, che hanno svolto gli ordini del giorno. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. In sostanza l'onorevole ministro ha detto che alcuni degli ordini del giorno accennano a provvedimenti, che trovano o troveranno luogo in determinati disegni di legge; ma non ha fatto precise dichiarazioni in merito alla loro eventuale accettazione o reiezione.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Chiedo scusa, onorevole Presidente, se non ho più concretamente concluso; ma nello spirito delle mie parole era la speranza che tutti i presentatori degli ordini del giorno, dopo le dichiarazioni da me fatte e dopo il ricordo dei provvedimenti adottati, non avrebbero insistito e si sarebbero dichiarati sodisfatti.

PRESIDENTE. Sta bene.

Interrogherò i proponenti i singoli ordini del giorno per sapere se li mantengono o lo ritirano.

L'onorevole Amicarelli?

AMICARELLI. Lo ritiro, augurandomi che il Governo voglia mantenere le sue promesse.

PRESIDENTE. L'onorevole Lombardi?

(*Non è presente*).

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

Neanche l'onorevole Vinaj è presente.

L'onorevole Sighieri?

SIGHIERI. Ritiro l'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole Pala?

PALA. Su alcuni punti l'onorevole ministro mi ha dato qualche affidamento, del quale lo ringrazio; su altri ha fatto delle promesse; sopra un punto speciale ha emesso dei dubbi.

Io sono veramente mortificato di non essere riuscito, come amico suo personale, a dimostrargli che due e due fanno quattro e che non vi sia bisogno, per risolvere questo problema, di avere competenza tecnica. Ad ogni modo, siccome non posso compromettere un diritto della Sardegna, sancito dalla legge, e che coinvolge gravi interessi economici, ritiro l'ordine del giorno, riservandomi di ritornare sull'argomento.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Altobelli, Rissetti e Reggio non essendo presenti, si intende che abbiano rinunziato ai loro ordini del giorno.

L'onorevole Cavagnari?...

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, il mio ordine del giorno constava di due parti. Sulla prima concernente il porto di Genova, potrei quasi dire di non avere avuto risposta; me lo perdonino l'onorevole ministro, e un po' anche l'onorevole Ancona.

L'onorevole relatore mi ha parlato della elettrificazione delle due gallerie. Queste interessano certamente il porto di Genova, ma non costituiscono la questione del porto. Prima che la merce possa entrare in galleria...

ANCONA, *relatore*. Ha risposto il ministro.

CAVAGNARI. ...deve uscire dal porto, e poi vi entra.

Ora noi abbiamo inteso quello che diceva l'onorevole Crespi ieri: per disimbarcare la merce dal porto di Genova quest'anno si è avuto un sapraccarico di cento milioni. E questa, onorevole ministro, è la spesa che ella ha accampato come argomento dimostrativo quando ha detto che nel porto di Genova si sono spesi già cento milioni. Ma io non bado a quanto si è speso, bado al modo come si spende...

PRESIDENTE. Dunque, insiste?...

CAVAGNARI. Io debbo fare le mie riserve su questo punto, perchè, non avendo avuto risposta, debbo ripetere la dichiarazione già fatta prima d'ora, in conclusione del mio discorso, cioè che mi riserbo di ritornare in argomento.

PRESIDENTE. L'onorevole Sanjust?...

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, se la discussione deve approdare a qualche cosa, abbiamo diritto di spiegare il motivo per cui ritiriamo, o no, gli ordini del giorno. Se poi essa deve limitarsi ad una cosa meccanica, a rispondere sì o no, allora tanto vale che io vada fuori dell'aula a far due passi; ne proverò più sodisfazione. (*Si ride*).

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari!... Ella non ha affatto ragione di parlar così! Perchè io ho ed ho sempre avuto verso di lei la massima deferenza. Ora io semplicemente credevo che ella avesse terminato di parlare, con la sua dichiarazione di riservarsi di tornare sull'argomento. Naturalmente poi io non posso niente affatto esser d'accordo con lei che i singoli proponenti gli ordini del giorno, al momento di dire se li mantengono, abbiano il diritto di replicare. Non ci mancherebbe altro! Non si finirebbe più. Vada avanti!

CAVAGNARI. Ma io non replico...

PRESIDENTE. Io qui faccio sempre il mio dovere; e non accetto il suo richiamo. (*Benissimo!*)

CAVAGNARI. No, non è un richiamo per lei, onorevole Presidente, verso cui professo tutta la deferenza e la devozione possibile. Volevo riferirmi soltanto al modo in cui ha proceduto la discussione; e, mi perdoni, ma proprio mi dorrebbe di averle dato diritto di dare alle mie parole una interpretazione men che riguardosa per lei. (*Commenti*).

E vengo alla seconda parte del mio ordine del giorno, sulla quale io la voce del ministro non l'ho potuta sentire; per cui, riassumendo, io potrò anche ritirare l'ordine del giorno...

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Qual'è la seconda parte?

CAVAGNARI. La seconda parte io la ritirerò, e me ne servirò per ripeterla nel capitolo sul quale sono inscritto a parlare, perchè è una cosa veramente un po' grottesca questa a cui assistiamo... Diventa una accademia... Non so! Discussioni utili non se ne possono fare; sulla questione del porto di Genova io insisto da venti anni perchè il porto l'ho veduto nascere e ho veduto crescere su questo porto tutti i foruncoli autonomi... (*Ilarità*) che possono capitare e tutte le malattie.

Ora, dopo venti anni, mi sono sentito rispondere un equivalente del non rispondere, perchè il venire a dirmi tutti i mali del Consorzio è un affermare una condizione di fatto che io non ho mai negato; ma il Ministero ha delle responsabilità proprie dal lato tecnico... Ma di questo, ripeto, ne riparleremo, onorevole ministro... se camperemo! (*Si ride*).

PRESIDENTE. L'onorevole Sanjust non è presente.

L'onorevole Giacobone mantiene il suo ordine del giorno?

GIACOBONE. Ringrazio l'onorevole ministro e lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Toscano mantiene il suo ordine del giorno?

TOSCANO. Ritiro il mio ordine del giorno e ringrazio l'onorevole ministro per gli affidamenti datimi, formulando l'augurio che essi possano corrispondere presto a quella realtà, che è nei voti dei paesi sinistramente colpiti dalla sventura nel 1908.

PRESIDENTE. L'onorevole Albanese mantiene il suo ordine del giorno?

ALBANESE. Ringrazio e lo ritiro.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Piccirilli, Basile, Miglioli e Cesare Nava non sono presenti: s'intende che abbiano ritirato i rispettivi ordini del giorno.

L'onorevole Bouvier mantiene il suo ordine del giorno?

BOUVIER. Io ringrazio l'onorevole relatore e l'onorevole ministro per le benevole parole dette relativamente all'argomento al quale si riferisce il mio ordine del giorno. Esso si componeva di due parti: la prima relativa al funzionamento della linea ferroviaria del Cenisio, e all'impianto del secondo binario, l'altra relativa alla immediata necessità della elettrificazione della linea dall'altra parte.

Capisco che per la prima parte non si possa esigere una grande urgenza di attuazione: ma per la seconda parte, cioè per l'elettrificazione del tronco ancora rimanente, mi permetto di far rilevare che soltanto con l'elettrificazione della metà si è risparmiato un migliaio di lire di carbone al giorno, che si spendeva quando il carbone valeva soltanto 90 lire alla tonnellata: argomenti quindi il Governo qual'è l'economia che si è fatta per l'elettrificazione soltanto della metà di quel tronco.

C'è ancora l'altra metà; quindi credo che vi sia l'urgenza e la convenienza grandissima di effettuare con la maggiore celerità la trazione elettrica anche su questa parte del tronco. Noi siamo convinti delle buone intenzioni dimostrate, sia dall'onorevole relatore che dall'onorevole ministro, ed io mi dichiaro sodisfatto, e ritiro il mio ordine del giorno, convertendolo soltanto in una raccomandazione.

PRESIDENTE. L'onorevole Giordano mantiene il suo ordine del giorno?

GIORDANO. Io debbo ringraziare l'onorevole ministro e l'onorevole relatore per le cortesi accoglienze che hanno fatto alle idee contenute nel mio ordine del giorno e lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Rellini non è presente.

L'onorevole Cannavina mantiene il suo ordine del giorno?

CANNAVINA. Io ritiro naturalmente il mio ordine del giorno, e ringrazio l'onorevole relatore di aver rilevato l'importanza della questione da me sollevata. Ringrazio anche l'onorevole ministro, prendo atto della sua buona volontà, e dichiaro ancora una volta che, se ho presentato un ordine del giorno, non è stato per vedere risoluta la questione, ma nella fiducia che l'alacre ingegno dell'onorevole ministro saprà trovare il modo di risolverla.

PRESIDENTE. L'onorevole Dugoni mantiene il suo ordine del giorno?

DUGONI. Lo ritiro, e ringrazio l'onorevole ministro delle buone parole.

PRESIDENTE. L'onorevole Leone non è presente.

L'onorevole Casolini mantiene il suo ordine del giorno?

CASOLINI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Raineri e l'onorevole Crespi non essendo presenti, s'intende che abbiano ritirato le loro proposte.

Così tutti gli ordini del giorno sono stati ritirati o mutati in raccomandazioni.

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

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Debbo aggiungere una parola per altri tre oratori.

All'onorevole Pala debbo rispondere che ha torto di affermare che io non mi sia potuto persuadere, malgrado le nostre ottime relazioni personali, che due e due fanno quattro. Ecco: fino a questo punto la mia competenza arriva; invece per l'approdo a Terranova ed all'Isola Bianca, questa competenza io non ho. Gli ho promesso che, malgrado il voto già avuto dagli Uffici e la opinione espressa dai tecnici, farò riprendere le indagini perchè la questione sia bene ed a fondo esaminata.

PALA. Ringrazio.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. All'onorevole Amicarelli mi duole non avere risposto, poichè egli fu tanto cortese verso di me, se non ad una parte del suo ordine del giorno. Egli, oltre a raccomandare il porto di Manfredonia, raccomandò lo sviluppo stradale della penisola Garganica. Io debbo dire che il Governo, valendosi delle disposizioni di legge, farà il possibile per aiutare i comuni in tale sviluppo

Ma occorre pure che essi si ricordino della massima, che non è soltanto la massima del Governo, ma la massima dell'esistenza umana « aiutati che t'aiuterò », perchè, fintanto che i comuni non fanno i progetti e non stanziano una parte dei fondi per eseguire le strade, è impossibile che lo Stato provveda.

Finalmente, all'onorevole Cavagnari debbo dire... (*Interruzione del deputato Cavagnari*).

Mi permetta, onorevole Cavagnari, lei è tanto benevolmente ascoltato dalla Camera, e ritorna tante volte sulla questione del porto di Genova, la quale è molto importante e interessa tanto la vita nazionale, che io non voglio che nemmeno con reticenze, per quanto bonarie come le sue, si lascino dubbi sulla utilità dei lavori che vi si fanno. L'onorevole Cavagnari, teoricamente, può avere opinione diversa...

CAVAGNARI. Chiedo di parlare.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. ...ma i lavori si fanno per opera degli ingegneri fra i più competenti che abbia l'Italia in materia portuale, dopo che i progetti sono passati alla trafila di gente capacissima del Consiglio superiore e di Commissioni speciali.

Questi lavori vengono, non solo progettati, ma eseguiti nel miglior modo, e l'onorevole Cavagnari può quindi dire che, secondo il suo modo di vedere, i lavori dovrebbero essere condotti in modo diverso, ma bisogna che si rassegni anche a sentirsi ripetere che, secondo il parere dei competenti, i lavori del porto di Genova onorano l'ingegneria italiana.

PRESIDENTE. L'onorevole Cavagnari ha chiesto di parlare per fatto personale. Lo indichi.

CAVAGNARI. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha sollevato ora una questione, la quale è inopportuna. (*Si ride — Rumori*). Io avevo detto di ritirare...

PRESIDENTE. Questo non è fatto personale.

CAVAGNARI. Permetta, onorevole Presidente, io avevo dichiarato di ritirare il mio ordine del giorno. Ora debbo anche protestare perchè non posso replicare alle parole del ministro.

Io dimostrerò, a suo tempo, che tutto ciò che si fa per il porto di Genova, è un errore colossale e assoluto, è un intrigo camorristico. (*Rumori — Commenti*).

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Questa è la sua opinione.

PRESIDENTE. Ma questo è il fatto personale?... Bisogna creare una procedura apposita per lei, onorevole Cavagnari! Cose dell'altro mondo!

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Alessio, Corniani e Cotugno a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

ALESSIO. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sullo stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916. (280)

CORNIANI. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 14 novembre 1915, n. 1624, concernente lo stanziamento di somme destinate all'ammortamento delle anticipazioni fatte dalla Cassa depositi e prestiti per la sistemazione delle linee e reti telefoniche di Stato; (489)

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 27 giugno 1915, n. 1081, recante autorizzazione di spese per esecuzione di opere e concessione di sussidi in dipendenza di alluvioni e frane. (494)

COTUGNO. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 11 novembre 1915, n. 1635, concernente autorizzazioni di spese per opere idrauliche, rimboschimento del bacino del Sele e fornitura d'acqua ai comuni pugliesi; (551)

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 13 giugno 1915, n. 989, portante variazioni di spese per opere pubbliche in Basilicata. (553)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Si riprende la discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per il 1915-16.

PRESIDENTE. Riprendendosi la discussione sul bilancio dei lavori pubblici passeremo all'esame dei capitoli.

Quando non vi siano oratori inscritti, i capitoli, come di consueto, s'intenderanno approvati con la semplice lettura.

S'intende che, consenziente il ministro, si leggerà il testo della Commissione.

Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 1. Amministrazione centrale - Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 1,950,000.

Capitolo 2. Amministrazione centrale - Personale di ruolo - Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 113,000.

Capitolo 3. Amministrazione centrale - Personale di ruolo – Indennità di trasferte, di reggenza e diverse, lire 95,000.

Capitolo 4. Amministrazione centrale – Personale di ruolo – Sussidi, lire 25,000.

Capitolo 5. Ministero - Spese d'ufficio, lire 112,000.

Capitolo 6. Circoli ferroviari d'ispezione – Spese d'ufficio, lire 18,000.

Capitolo 7. Amministrazione centrale – Provvista di carta e di oggetti vari di cancelleria, lire 21,800.

Capitolo 8. Amministrazione centrale – Fitto di locali per uso d'ufficio (*Spese fisse*), lire 31,100.

Capitolo 9. Ministero – Manutenzione, riparazione ed adattamento di locali, lire 20,000.

Capitolo 10. Circoli ferroviari d'ispezione – Manutenzione, riparazione ed adattamento di locali, lire 2,000.

Capitolo 11. Circoli ferroviari d'ispezione – Fitto di locali per uso d'ufficio (*Spese fisse*), lire 35,000.

Capitolo 12. Assegni, indennità di missione e spese diverse di qualsiasi natura per gli addetti ai Gabinetti, lire 28,000.

Capitolo 13. Genio civile – Personale di ruolo (*Spese fisse*), lire 5,880,000.

Capitolo 14. Genio civile – Personale di ruolo – Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 55,000.

Capitolo 15. Genio civile – Personale di ruolo – Spese per indennità di visite, lire 620,000.

Capitolo 16. Genio civile – Personale di ruolo – Spese per indennità di gite all'estero nell'interesse dei servizi, lire 20,000.

Capitolo 17. Genio civile – Personale di ruolo – Spese di traslocazione, lire 20,000.

Capitolo 18. Genio civile – Personale di ruolo – Indennità fisse, lire 40,000.

Capitolo 19. Genio civile – Sussidi, lire 50,000.

Capitolo 20. Genio civile – Spese d'ufficio (*Spese fisse*), lire 182,000.

Capitolo 21. Genio civile – Provvista, riparazione e trasporto di mobili ed istrumenti geodetici, restauro ed adattamento dei locali, lire 90,000.

Capitolo 22. Genio civile – Fitto di locali per uso d'ufficio (*Spese fisse*), lire 165,000.

Capitolo 23. Genio civile – Spese diverse, lire 25,000.

Capitolo 24. Compensi per maggiori servizi prestati dal personale dell'Amministrazione centrale e del Genio civile nell'interesse del servizio generale, lire 45,000.

Capitolo 25. Sussidi ad ex impiegati ed alle loro famiglie, lire 80,000.

Capitolo 26. Indennità per incarichi e studi diversi al personale di altri Ministeri, lire 15,000.

Capitolo 27. Spese postali per la corrispondenza non ammessa in franchigia, telegrafiche per l'estero e telefoniche, lire 7,000.

Capitolo 28. Spese di stampa e per la pubblicazione del bollettino ufficiale del Ministero – Premi ai funzionari autori delle migliori monografie tecniche ed amministrative, lire 47,000.

Capitolo 29. Acquisto di biglietti e scontrini ferroviari (*Spesa d'ordine*), lire 700.

Capitolo 30. Spese di liti e per arbitraggi (*Spesa obbligatoria*), lire 100,000.

Capitolo 31. Spese casuali, lire 28,500.

Capitolo 32. Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 32 del testo unico di legge sulla contabilità generale e reclamati dai creditori (*Spesa obbligatoria*), *per memoria.*

Debito vitalizio. — Capitolo 33. Pensioni ordinarie (*Spese fisse*), lire 1,900,000.

Capitolo 34. Indennità per una sola volta, invece di pensioni, ai termini degli articoli 3, 83 e 109 del testo unico delle leggi sulle pensioni civili e militari approvato col Regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (*Spesa obbligatoria*), lire 43,000.

Ponti e strade. — Capitolo 35. Manutenzione di ponti e strade nazionali, sgombro di nevi, di materie franate o trasportate dalle piene; lavori per impedire interruzioni di transito e per riparare e garantire da danni le opere predette – Spese per il servizio delle Regie Trazzere, lire 8,000,000.

Capitolo 36. Trasferte e competenze diverse al personale di sorveglianza addetto ai lavori di manutenzione e riparazione di ponti e strade nazionali ed al servizio delle Regie Trazzere, lire 33,000.

Capitolo 37. Salario ai capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali – Indennità di percorrenza e di malaria (*Spese fisse*), lire 2,195,000.

Capitolo 38. Competenze diverse e sussidi ai capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali – Susssidi agli ex-capi cantonieri, agli ex-cantonieri e alle loro famiglie, lire 33,000.

Capitolo 39. Indennità a diversi comuni per la manutenzione di tronchi di strade nazionali che ne attraversano gli abitati, a mente dell'articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, lire 303,000.

Capitolo 40. Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali, lire 10,000.

Capitolo 41. Concorsi per rinnovazione del pavimento dei tronchi di strade nazionali compresi entro gli abitati, ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F*, lire 30,000.

Capitolo 42. Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade (*Spesa d'ordine*), lire 1,000.

Opere idrauliche. — Capitolo 43. Manutenzione delle vie navigabili di 1ª e 2ª classe ed illuminazione delle aree dei porti lacuali compresi nelle vie navigabili, lire 800,000.

Capitolo 44. Concorso nella spesa per le opere di manutenzione delle vie navigabili di 3ª classe, lire 45,000.

Capitolo 45. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª categoria, lire 80,000.

Capitolo 46. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2ª categoria, lire 3,500,000.

Capitolo 47. Fitti e canoni per le opere idrauliche di 1ª categoria (*Spese fisse*), lire 1,000.

Capitolo 48. Fitti e canoni per le opere idrauliche di 2ª categoria (*Spese fisse*), lire 16,000.

Capitolo 49. Assegni al personale idraulico subalterno addetto al servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1ª e di 2ª categoria (*Spese fisse*), lire 1,336,000.

Capitolo 50. Indennità di residenza in Roma al personale idraulico subalterno addetto al servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria (*Spese fisse*), lire 2,700.

Capitolo 51. Competenze al personale idraulico subalterno, pei servizi normali indicati nel regolamento sulla tutela delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria – Sussidi agli agenti in servizio ed a quelli non più appartenenti all'Amministrazione od alle rispettive famiglie, lire 190,000.

Capitolo 52. Competenze al personale idraulico subalterno per la sorveglianza dei lavori di manutenzione delle vie navigabili, lire 19,000.

Capitolo 53. Competenze al personale idraulico subalterno per la sorveglianza dei lavori di manutenzione e di riparazione delle opere idrauliche di 1ª categoria, lire 1,500.

Capitolo 54. Competenze al personale idraulico subalterno per la sorveglianza dei lavori di manutenzione e di riparazione delle opere idrauliche di 2ª categoria, lire 85,000.

Capitolo 55. Servizio idrografico fluviale – Spese per studi relativi all'utilizzazione dei corsi d'acqua, lire 20,000.

Capitolo 56. Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e di altre categorie per la parte a quelle attinente, lire 335,000.

Capitolo 57. Contributo dello Stato nella spesa dell'Associazione internazionale di navigazione con sede a Bruxelles, lire 1,500.

Capitolo 58. Contributo annuo dello Stato nella spesa per il funzionamento del Consorzio dell'Acquedotto pugliese, lire 160,000.

Bonifiche. — Capitolo 59. Personale di custodia delle bonifiche – Stipendi (*Spese fisse*), lire 216,000.

Capitolo 60. Personale di custodia delle bonifiche – Indennità di custodia dei magazzini di foraggio e di malaria (*Spese fisse*), lire 35,800.

Capitolo 61. Personale di custodia delle bonifiche – Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 3,000.

Capitolo 62. Personale di custodia delle bonifiche – Competenze diverse e sussidi, lire 7,000.

Sul capitolo 62 ha chiesto di parlare l'onorevole Sandrini. Ne ha facoltà.

SANDRINI. Onorevole ministro, io la prego di considerare la questione che le sottopongo e di dire una parola che possa conciliare un vecchio regolamento speciale con il regolamento nuovo.

Il regolamento 24 dicembre 1896 che approvava la tabella del personale delle macchine idrovore, di sorveglianza e custodia delle opere di bonifica di Ostia, Isola Sacra e Maccarese nell'Agro romano, stabilisce con l'articolo 14 il trattamento dei guardiani, e dice che, qualora la malattia dei guardiani perduri oltre i 15 giorni, il

guardiano deve farsi sostituire, a sue spese, da personale idoneo.

Nel successivo regolamento del 18 aprile 1909, che contempla tutto il personale di custodia delle opere di bonifica delle paludi e dei terreni paludosi, questa disposizione della sostituzione a proprie spese non è ripetuta, per tutto il personale di bassa custodia e di guardianìa delle bonifiche.

Ora io domando a lei, onorevole ministro, e faccio appello, oltrechè al suo squisito senso di giurista, al suo cuore, se non ritenga che il regolamento successivo generale per tutti i guardiani di bonifiche non abbia modificato la disposizione speciale del precedente regolamento per le sole bonifiche di Ostia e Maccarese; dimodochè non si manifesti più l'inconveniente che per i guardiani delle bonifiche in genere le sostituzioni in caso di malattia si facciano a spese della bonifica, mentre per i guardiani di Ostia e Maccarese la sostituzione debba essere a carico degli ammalati.

Ora, siccome si è verificato che qualche guardiano di Maccarese, che da oltre 25 anni presta servizio, è stato colpito da dolori artritici e da febbri malariche per cui è rimasto malato più di 15 giorni, e si pretende di fargli carico della spesa di sostituzione, io domando, ripeto, al senso di giurista e al cuore del ministro che voglia dire una parola per la quale non sia più possibile questa antinomia irrazionale tra il vecchio regolamento specifico ed il regolamento nuovo.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Esaminerò la questione che ha prospettato il collega Sandrini, dichiarando fin da ora che io inclino alla interpretazione più benevola, anche per un riguardo verso questo personale non largamente pagato, e che presta servizio in plaghe malariche.

SANDRINI. E allora, se mi permette, vorrei esporre...

PRESIDENTE. Onorevole Sandrini, non posso permetterle di replicare.

Dopo queste osservazioni, il capitolo 62 rimane approvato in lire 7,000.

Capitolo 63. Agro romano – Stipendi al personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica (*Spese fisse*), lire 27,600.

Capitolo 64. Agro romano – Indennità diverse e sussidi al personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica, lire 17,000.

Capitolo 65. Agro romano – Indennità di residenza in Roma al personale addetto alle macchine idrovore, alla custodia ed alla sorveglianza delle opere di bonifica (*Spese fisse*), lire 5,200.

Opere marittime. — Capitolo 66. Manutenzione e riparazione dei porti, lire 2,550,000.

Capitolo 67. Escavazione dei porti, lire 2,500,000.

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

Ha facoltà di parlare.

TOSCANO. Vorrei rivolgere all'onorevole ministro una viva raccomandazione.

Nel 1914, nella ripartizione delle somme per speciali lavori portuari, egli rese giustizia al porto di Messina, assegnando a esso un milione circa per il riempimento delle banchine, dove è stato costruito un nuovo e indispensabile pennello per l'attracco dei piroscafi di grosso tonnellaggio. Immediatamente dopo il pennello portuario, vi è uno specchio d' acqua talvolta stagnante dove si sono previsti i lavori per la Darsena, lavori che sono però compresi nel secondo gruppo da appaltatori. Ora io pregherei l'onorevole ministro, dal momento che il progetto della Darsena è stato allestito dall'ufficio del Genio civile locale, di rendere possibile l'inizio dei lavori per la Darsena, comprendendoli nello stesso gruppo che va eseguendosi; altrimenti quest'opera importante verrebbe ritardata e metterebbe sossopra una zona di terreno e di mare già una prima volta sottoposta alle esigenze dei cantieri in lavorazione continua, con grave difficoltà per tutti i traffici che si svolgono in quella plaga destinata all'impianto di nuove e pregevoli industrie e a grandi depositi di carbon fossile.

Questo è il desiderio che io fiducioso, onorevole ministro, le manifesto, e che, accolto, come non dubito, tornerà gradito alla città e agli stessi uffici del Genio civile che con intelletto d'amore dirigono e assistono al buon andamento dei lavori in quel porto naturale, pregevole e sicuro.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. La questione sollevata dal collega Toscano oltrechè tecnica, perchè bisogna sapere se i lavori del secondo gruppo possano essere fatti contemporaneamente, è anche, e specialmente, questione finanziaria. Bisogna vedere se vi sia la disponibilità di fondi necessaria...

TOSCANO. Ci sono 40 milioni stanziati, 13 autorizzati e sui 13 vi è ancora una disponibilità di 6 milioni e mezzo. Vede l'onorevole ministro che la cosa è possibile.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Toscano, un conto è *autorizzati* e un conto *stanziati*. Se questa disponibilità vi è, come mi auguro, disporrò secondo il suo desiderio.

TOSCANO. La ringrazio.

PRESIDENTE. Con queste osservazioni, rimane approvato il capitolo 67, in lire 2,500,000.

Capitolo 68. Personale subalterno ordinario pel servizio dei porti - Stipendi ed indennità fisse (*Spese fisse*), lire 3,000.

Capitolo 69. Personale subalterno ordinario adibito al servizio di manutenzione e di escavazione dei porti – Indennità, competenze diverse e sussidi, lire 6,500.

Capitolo 70. Illuminazione delle aree portuali e manutenzione dei relativi impianti, lire 460,000.

Capitolo 71. Assegni e competenze diverse ai fanalisti avventizi in servizio della illuminazione delle aree portuali e della manutenzione dei relativi impianti, lire 12,000.

Capitolo 72. Pigioni pel servizio dei porti (*Spese fisse*), lire 500.

Capitolo 73. Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia dei porti (*Spesa d'ordine*), lire 15,000.

Capitolo 74. Contributo annuo dello Stato a favore del Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova (*Spesa obbligatoria*), lire 1,470,000.

Automobili, strade ferrate e servizi di navigazione lacuale. — Capitolo 75. Anticipazione di spese per provvedimenti d'ufficio a norma dell'articolo 284 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 (*Spesa d'ordine*), lire 10,000.

Capitolo 76. Indennità e competenze diverse ai componenti la Commissione per l'equo trattamento del personale addetto ai pubblici servizi di trasporto, lire 30,000.

Capitolo 77. Quota a carico dello Stato nelle spese per competenze, locali, mobilio, personale ed altre, occorrenti per il Collegio arbitrale istituito a termini dell'articolo 17 della legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª, lire 5,500.

Capitolo 78. Quota a carico dello Stato italiano della spesa riguardante la delegazione italo-svizzera per il Sempione (legge 21 gennaio 1904, n. 15) (*Spesa obbligatoria*), lire 3,000.

Capitolo 79. Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles, lire 1,100.

Capitolo 80. Sovvenzioni chilometriche per ferrovie concesse all'industria privata posteriormente alla legge 30 aprile 1899, n. 168 (articoli 7, 27, 32 e 220 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (*Spesa obbligatoria*), lire 4,900,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Pietriboni.

PIETRIBONI. Riguardo a questo capitolo desidero, onorevole ministro, farle una preghiera e una viva raccomandazione.

Non ho voluto parlare nella discussione generale perchè mi pareva si trattasse di una questione di carattere locale che avrebbe meglio trovato posto nella discussione dei capitoli.

Voglio dunque richiamare la sua benevola attenzione sulla progettata ferrovia della Valle Cordevole. Ella sa le aspirazioni di quelle popolazioni, di essere unite colle arterie principali ferroviarie, e quali e quante siano state le vicende dei progetti che sono stati presentati, e come si fosse parlato di scartamento normale e di scartamento ridotto, di ferrovie elettriche e di ferrovie a vapore; e come da ultimo un progetto avesse avuto anche la favorevole accoglienza dello stato maggiore nei riguardi della difesa militare ed abbia percorso vari gradi dell'istruttoria.

Io però ho ragione di dubitare che quando si arriverà al finanziamento di questa linea, come già il relatore della Giunta del bilancio rilevava in via generale, influiranno su questo le difficoltà gravissime per il nostro mercato finanziario.

Voglio anche richiamare la sua attenzione sull'importanza grandissima che di fronte ai nuovi avvenimenti nazionali va acquistando un congiungimento ferroviario di quel genere, e soprattutto se non sia il caso che una linea ferroviaria di questo genere possa avere un trattamento di favore con un progetto di legge da presentarsi eventualmente alla Camera.

E poichè parlo di ferrovie voglio anche chiedere all'onorevole ministro che mi voglia tranquillizzare nei riguardi della ferrovia Ponte delle Alpi-Vittorio. Ivi sono stati sospesi i lavori, e le popolazioni interessate sono allarmate perchè ritengono che questa sospensione significhi una diversione dai concetti fondamentali da cui era partito inizialmente il Governo nell'ordinare i lavori stessi.

Colgo occasione dalla discussione di questo bilancio (che mi spiacerebbe si chiudesse senza una parola al riguardo), per esprimere il vivo ringraziamento mio e delle popolazioni che rappresento, per la opera coraggiosa ed efficace d ll'onorevole ministro dei lavori pubblici nella triste occasione della disoccupazione operaia, e del ritorno degli emigrati.

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

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici.* Ringrazio l'onorevole Pietriboni di queste sue ultime parole. In una contingenza così grave, come quella che si verificò nelle provincie di confine in modo speciale, per il ritorno degli emigranti, non ho fatto altro che valermi dei mezzi che il ministro del tesoro mise a mia disposizione per compiere il mio dovere.

Per ciò che si riferisce alla ferrovia della Valle Cordevole, che è in progetto, l'onorevole Pietriboni vorrebbe una sovvenzione speciale, cioè superiore a quella che la legge attualmente permette.

Egli ha svolto l'argomento anche in riguardo a futuri eventi.

Ora, onorevole Pietriboni, questa desiderata eventualità dovrà far considerare il complesso della questione delle comunicazioni con le terre che noi andiamo conquistando, e naturalmente la ferrovia del Cordevole sarà una delle più importanti di cui il Governo dovrà tener conto.

Quanto alla ferrovia Vittorio-Ponte nelle Alpi, che il Governo ha fatto iniziare, come ella sa, mediante il decreto-legge che ora è sottoposto all'approvazione del Parlamento, i lavori furono sospesi, non perchè tale fosse il proposito del Governo, ma perchè si dovette variare il programma iniziale e concretarlo in uno tecnicamente più logico. Mancava qualche piccolo fondo che ora è stato anche assegnato, in modo che i lavori potranno esser presto ripresi.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, s'intende approvato il capitolo 80 in lire 4,900,000.

Capitolo 81. Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio dei tronchi Aulla-Monzone e Bagni di Lucca-Castelnuovo di Garfagnana della ferrovia Aulla-Lucca (articoli 1 della legge 4 dicembre 1902, n. 506, e 32 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (*Spesa obbligatoria*), lire 679,802.54.

Capitolo 82. Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio della linea Umbertide-Todi-Terni con diramazione Ponte San Giovanni-Perugia (articolo 32 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (*Spesa obbligatoria*), *per memoria*.

Capitolo 83. Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio della linea Adriatico-Sangritana (articolo 32 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (*Spesa obbligatoria*), lire 1,279,926.09.

Capitolo 84. Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio della linea Roma-Anticoli-Frosinone e diramazioni (articolo 32 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (*Spesa obbligatoria*), lire 499,666.92.

Capitolo 85. Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio delle linee di Basilicata e Calabria (articoli 32 e 224 d l testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (*Spesa obbligatoria*), lire 950,000.

Capitolo 86. Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia Siracusa-Ragusa e diramazione Bivio Giarratana-Vizzini (articolo 32 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (*Spesa obbligatoria*), lire 270,504.

Capitolo 87. Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia Villacidro-Isili e diramazione Villamar-Ales (articolo 32 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 (*Spesa obbligatoria*), lire 813,136.35.

Capitolo 88. Sovvenzione per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia Spoleto-Norcia-Piediripa (articolo 32 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (*Spesa obbligatoria*), *per memoria*.

Capitolo 89. Sovvenzioni per la costruzione e per l'esercizio di gruppi di ferrovie a sezione ridotta in Sicilia (articoli 32 e 222 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (*Spesa obbligatoria*), *per memoria*.

Capitolo 90. Sovvenzioni per concessioni di sola costruzione di ferrovie (articolo 235 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (*Spesa obbligatoria*), lire 1,080,830.92.

Capitolo 91. Sovvenzione per la costruzione della ferrovia Belluno-Cadore (articoli 32 e 235 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (*Spesa obbligatoria*), lire 673,064.70.

Capitolo 92. Sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale (leggi 5 marzo 1893, n. 125, 21 luglio 1911, n. 852, 23 giugno 1912, n. 659, e 8 giugno 1913, n. 631) (*Spesa obbligatoria*), lire 304,750.

Servizio delle opere idrauliche e marittime nelle provincie venete e di Mantova. — Spese generali. — Capitolo 93. Stipendio del presidente del Magistrato alle acque (*Spese fisse*), lire 11,000.

Capitolo 94. Indennità di trasferte e di missione al personale dell'Amministrazione centrale distaccato presso il Magistrato alle acque, lire 18,000.

Capitolo 95. Spese d'ufficio – Indennità fissa al presidente di cui alla tabella *A* annessa alla legge 5 maggio 1907, n. 257 (*Spese fisse*), lire 8,500.

Capitolo 96. Fitto di locali (*Spese fisse*), lire 12,700.

Capitolo 97. Provviste, riparazioni e manutenzione mobili e locali, lire 7,000.

Capitolo 98. Spese casuali e diverse per il Magistrato alle acque, lire 13,000.

Opere idrauliche. — Capitolo 99. Manutenzione delle vie navigabili di 1ª e 2ª classe nelle provincie venete e di Mantova, ed illuminazione delle aree dei porti lacuali compresi nelle vie navigabili, lire 540,000.

Capitolo 100. Concorsi nella spesa per le opere di manutenzione delle vie navigabili di 3ª classe nelle provincie venete e di Mantova, lire 10,000.

Capitolo 101. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª categoria nelle provincie venete e di Mantova, lire 70,000.

Capitolo 102. Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 2ª categoria nelle provincie venete e di Mantova, lire 2,300,000.

Capitolo 103. Fitti e canoni per le opere idrauliche di 1ª categoria nelle provincie venete e di Mantova (*Spese fisse*), lire 200.

Capitolo 104. Fitti e canoni per le opere idrauliche di 2ª categoria nelle provincie venete e di Mantova (*Spese fisse*), lire 8,800.

Capitolo 105. Competenze al personale idraulico subalterno delle provincie venete e di Mantova per servizi normali indicati nel regolamento sulla tutela delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria – Sussidi agli agenti in servizio ed a quelli non più appartenenti all'Amministrazione od alle relative famiglie, lire 120,000.

Capitolo 106. Competenze al personale idraulico subalterno per la sorveglianza dei lavori di manutenzione delle vie navigabili nelle provincie venete e di Mantova, lire 27,000.

Capitolo 107. Competenze al personale idraulico subalterno per la sorveglianza dei lavori di manutenzione e di riparazione delle opere idrauliche di 1ª categoria nelle provincie venete e di Mantova, lire 1,000.

Capitolo 108. Competenze al personale idraulico subalterno per la sorveglianza dei lavori di manutenzione e di riparazione delle opere idrauliche di 2ª categoria nelle provincie venete e di Mantova, lire 50,000.

Capitolo 109. Servizio idrografico e mareografico nelle provincie venete e di Mantova – Spese per studi relativi all'utilizzazione dei corsi d'acqua, lire 36,000.

SANDRINI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SANDRINI. Mi permetto di ripetere all'onorevole ministro una raccomandazione che ebbi a fare l'anno scorso su questo capitolo, a proposito delle segnalazioni idrografiche.

C'è un piccolo paese molto industrioso sul Piave, il piccolo comune di Noventa, che si trova in situazione pericolosissima rispetto alle alluvioni che non vengono tempestivamente segnalate, in modo che qualche volta queste alluvioni sorprendono il paese e lo mettono nel gravissimo pericolo di essere sommerso.

Pregai fino dall'anno scorso l'onorevole ministro affinchè vedesse se non fosse il caso di stabilire una stazione di segnalazione idrografica a breve distanza da Noventa, in modo da impedire questo pericolo.

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

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Come l'onorevole Sandrini sa, lo studio delle segnalazioni idrografiche e quello relativo all'utilizzazione dei corsi d'acqua, sono fatti con molta cura dal Magistrato alle acque nelle plaghe di cui egli si interessa. Dovrei rimettermi pertanto alle proposte del Magistrato, per le necessità a cui accennava l'onorevole Sandrini. Nondimeno, se proposte non vi sono, richiamerò sull'argomento l'attenzione di quell'ufficio.

PRESIDENTE. Dopo queste osservazioni, s'intende approvato il capitolo 109 in lire 36,000.

Capitolo 110. Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e di altre categorie

per la parte a quelle attinente nelle provincie venete e di Mantova, lire 300,000.

Opere marittime. — Capitolo 111. Manutenzione e riparazione dei porti nelle provincie venete, lire 350,000.

Capitolo 112. Escavazione dei porti nelle provincie venete, lire 830,000.

Capitolo 113. Illuminazione delle aree portuali e manutenzione dei relativi impianti nelle provincie venete, lire 25,000.

Capitolo 114. Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia dei porti nelle provincie venete (*Spesa d'ordine*), lire 7,000.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — *Spese generali.* — Capitolo 115. Interessi da pagarsi alla Cassa dei depositi e prestiti sul conto corrente istituito in applicazione della legge 28 dicembre 1902, n. 547, per l'esecuzione anticipata di lavori stradali, portuali, idraulici e di bonifica approvati da leggi dello Stato (*Spesa ripartita*), lire 5.000.

Capitolo 116. Amministrazione centrale – Personale aggiunto – Stipendi (*Spese fisse*), lire 264,800.

Capitolo 117. Amministrazione centrale – Personale aggiunto – Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 18,500.

Capitolo 118. Amministrazione centrale – Personale aggiunto – Sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, lire 124,000.

Capitolo 119. Personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale – Assegni mensili (*Spese fisse*), lire 15,000.

Capitolo 120. Personale straordinario ed avventizio addetto al servizio generale – Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse, lire 8,000.

Capitolo 121. Genio civile – Personale aggiunto addetto al servizio generale – Stipendi (*Spese fisse*), lire 203,300.

Capitolo 122. Genio civile – Personale aggiunto – Indennità di residenza in Roma (*Spese fisse*), lire 35,000.

Capitolo 123. Genio civile – Personale aggiunto addetto al servizio generale – Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, lire 126,400.

Ponti e strade. — *Sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali.* — Capitolo 124. Lavori di sistemazione e miglioramento dipendenti dalle leggi 27 giugno 1897, n. 246; 25 febbraio 1900, n. 56 (articolo 1, lettera *c*); 27 dicembre 1903, n. 514 (articolo 1); 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1, lettera *f*); 14 maggio 1906, n. 198 (articolo 1, lettere *c* e *d*); 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lettera *d*); 5 aprile 1908, n. 126 (articolo 1, lettera *a*); 24 dicembre 1908, n. 747 (articolo 3); 13 aprile 1911, n. 311 (articoli 1 e 15, lettera *h*); 4 aprile 1912, n. 297 (articolo 4, lettera *a*) e 19 luglio 1914, n. 769 (articolo 2, lettera *a*) e dal Regio decreto 22 settembre 1914, n. 1026 (articolo 3, lettera *a*) (*Spesa ripartita*), lire 1,430,000.

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

Ne ha facoltà.

BOVETTI. Mi permetto di richiamare ancora una volta la benevola attenzione dell'onorevole ministro sulle condizioni in cui si trova la strada nazionale da Mondovì ad Oneglia, nel tratto che attraversa l'abitato di Ceva.

Questa traversa è angusta, accidentata, difficile e costituisce perciò un continuo pericolo per la viabilità, essendo assai intenso il traffico su quella strada, che costituisce una delle principali vie di comunicazione fra il Piemonte e la Liguria.

Fu già allestito dal Genio civile un progetto che aveva carattere radicale e perciò, perchè troppo costoso, scartato senz'altro dal Ministero. Però ricordo che un nuovo progetto più modesto venne allestito e che pure raggiunge tuttavia lo scopo.

Raccomando all'attenzione dell'onorevole ministro l'esame di questo progetto, perchè voglia, contemperando la concessione colle esigenze del bilancio, fare in modo che quest'opera di sistemazione e riparazione sia al più presto compiuta.

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

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici.* Assicuro l'onorevole Bovetti che esaminerò il progetto presentato per vedere se vi sia capienza di fondi, onde affrettarne l'esecuzione.

PRESIDENTE. Dopo queste osservazioni, s'intende approvato il capitolo 124 in lire 1,430,000.

Capitolo 125. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali, lire 100,000.

Capitolo 126. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori

di sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali (*Spese fisse*), lire 12,000.

Capitolo 127. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali, lire 18,000.

Costruzione di strade nazionali e di strade provinciali sovvenute dallo Stato. — Capitolo 128. Opere stradali dipendenti dalle leggi 3 luglio 1902, n. 297; 30 giugno 1904, n. 293; 21 giugno 1906, n. 288 (articolo 4); 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lettera *e*); 5 aprile 1908, n. 126 (articolo 1, lettera *b*); 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 1, lettera *d*) e 4 aprile 1912, n. 297 (articolo 4, lettere *c* ed *e*) e dal Regio decreto 22 settembre 1914, n. 1026 (articolo 3, lettera *b*) (*Spesa ripartita*), lire 3,197,400.

Su questo capitolo era inscritto per parlare l'onorevole Magliano. Non essendo presente, s'intende che vi abbia rinunziato.

Capitolo 129. Concorso dello Stato per le strade provinciali di 1ª e 2ª serie di cui nelle leggi 27 giugno 1869, n. 5147, e 30 maggio 1875, n. 2521, per le strade di cui nell'elenco III della legge 23 luglio 1881, n. 333, e per il tratto dal piazzale della stazione di Baschi all'incontro con la strada Cassia Orvietana, a complemento della strada provinciale inscritta al n. 199 dell'elenco medesimo, che si costruiscono dalle provincie direttamente (*Spesa ripartita*), lire 2,250,000.

Capitolo 130. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi e compensi e rimunerazioni per maggiori servizi resi dal personale dell'Amministrazione centrale e del Genio civile nell'interesse delle dette costruzioni, lire 150, 000

Capitolo 131. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi (*Spese fisse*), lire 132,600.

Capitolo 132. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle costruzioni stradali dipendenti dalle varie leggi, lire 10,000.

Strade comunali e vicinali. — Capitolo 133. Costruzione o ricostruzione di strade comunali rotabili o mulattiere per allacciare alla esistente rete stradale i comuni attualmente isolati in tutte le provincie del Regno, eccettuate quelle di Basilicata e delle Calabrie e quelle di accesso alle stazioni ferroviarie contemplate dalla legge 8 luglio 1903, n. 312 (articoli 53 e 54 della legge 15 luglio 1906, n. 383) (*Spesa ripartita*), lire 2,500,000.

Su questo capitolo è iscritto a parlare l'onorevole Bovetti.

Ne ha facoltà.

BOVETTI. L'onorevole ministro nel suo chiaro ed esauriente discorso di ieri ha ricordato il decreto luogotenenziale 11 luglio 1915, col quale si portarono modificazioni e migliorie alla legge riguardante la costruzione delle strade dei comuni isolati. Or bene l'applicazione di questo decreto luogotenenziale, che io senz'altro dichiaro provvido e che dovrebbe essere efficace allo scopo, dà motivo all'ufficio del Genio civile di Cuneo di dare un'interpretazione al decreto tale che i comuni non potrebbero usufruire di questi vantaggi, inquantochè l'ufficio stesso si rifiuta di fare i sopraluoghi per la fissazione dei tracciati, e in tal modo non si può eseguire il relativo progetto. Invito il ministro dei lavori pubblici a voler dare un'interpretazione autentica a questo decreto, in modo che gli uffici tecnici non sollevino obiezioni ma coadiuvino, come dovrebbero, i comuni nel loro civile intento di procurarsi una strada di comunicazione.

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

BIANCHI VINCENZO. Richiamo la benevola attenzione dell'onorevole ministro sulla legge del 1906, riguardante la ricostruzione delle strade dei comuni isolati.

Per la ricostruzione di queste strade spesso gli uffici del Genio civile non hanno pronti i relativi progetti, ed in questi casi, per ragioni di urgenza, si eseguono opere senza un piano organico, con spesa spesso rilevante, e senza ottenere lo sperato efficace miglioramento della viabilità. Ad esempio, posso citare quanto è avvenuto per la ricostruenda via che dal Ponte Carboniera, sulla Valfortore, conduce a Baselice.

Durante tre anni il Governo ha speso per questa via 120,000 franchi ed ha ottenuto l'effetto: che mentre prima, per quanto assai malamente, si passava, oggi il traffico è completamente interrotto! E vi è anche di peggio, perchè, a seguito di alcuni lavori eseguiti dal Genio civile, sono cadute delle frane, ed il comune, ad evitare le giu-

ste proteste dei cittadini, ha dovuto provvedere allo sgombro dei materiali che ingombravano la via, andando incontro a non lieve spesa.

Prego quindi l'onorevole ministro perchè faccia sentire agli uffici tecnici la necessità di un'azione più pronta, più diligente e più diretta a conseguire l'intento che le leggi votate dal Parlamento si propongono.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Bovetti può essere sicuro che gli uffici del Genio civile hanno già istruzioni per coadiuvare i comuni nel compilare i progetti per le strade di quei comuni che non hanno altre congiunzioni con la rete stradale.

Se nel caso speciale occorrerà qualche raccomandazione all'ufficio del Genio civile di Cuneo, la farò ben volentieri.

Quanto all'osservazione dell'onorevole Bianchi, convengo con lui che le strade dovrebbero essere fatte tutte insieme, e non tratto per tratto, perchè in questo secondo caso esse si guastano prima ancora che siano terminate. Non di meno, per l'impazienza delle popolazioni, avviene talvolta di eseguire solo tratti di strada, poichè i fondi non sono sufficienti per l'esecuzione di tutto il percorso. Riconosco che l'osservazione è giusta e se ne terrà conto.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 133 s'intende approvato in lire 2,500,000.

Capitolo 134. Sussidi ai comuni per la costruzione di strade comunali obbligatorie e di strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie o all'approdo dei piroscafi postali, ecc., e costruzione diretta a cura dello Stato di strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie in provincia di Basilicata e nell'isola di Sardegna. (Leggi 30 agosto 1868, n. 4613; 12 giugno 1892, n. 267; 19 luglio 1894, n. 338; articolo 3 della legge 25 febbraio 1900, n. 56; legge 8 luglio 1903, n. 312; articolo 54 della legge 31 marzo 1904, n. 140 e articolo 70 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 10 novembre 1907, n. 844 e articolo 12 della legge 21 luglio 1910, n. 589) (*Spesa ripartita*), lire 4,000,000.

Capitolo 135. Sussidi ai comuni e consorzi di comuni e di utenti delle strade vicinali più importanti soggette a servitù pubblica, per opere che stanno a loro carico (articolo 321, della legge 20 marzo 1865 n. 2248, allegato *F*), lire 600,000.

Opere idrauliche. — Capitolo 136. Opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili (legge 2 gennaio 1910, n. 9, articolo 35) (*Spesa ripartita*), lire 870,000.

Su questo capitolo è iscritto a parlare l'onorevole Sighieri. Ne ha facoltà.

SIGHIERI. Volevo fare all'onorevole ministro alcune raccomandazioni. La prima, per la quale feci premure anche qualche mese fa, perchè siano rimosse certe cause che impediscono la navigazione del canale emissario del Bientina, dove sono rimasti dei punti da scavare che impediscono la navigazione.

Pochi anni fa per causa di questo inconveniente vi lasciarono la vita quattro operai, perchè al ponte dove passa la ferrovia Pisa-Livorno non essendo stata fatta una escavazione regolare, il punto di deflusso delle acque è rimasto così stretto per cui le barche che trasportano le merci da Livorno per questo canale arrivate a questo punto trovano un pericoloso arresto.

Feci anche una interrogazione a questo proposito, e mi fu promesso che questa causa sarebbe stata rimossa; ma siccome perdura, prego l'onorevole ministro di prendere a cuore questa mia raccomandazione con la speranza di veder presto rimossa questa causa che costituisce un permanente pericolo per i navicellai.

Un'altra raccomandazione devo fare e cioè quella relativa alla classificazione del canale emissario per la parte che si riferisce dalla Botte d'Arno all'Isola che costituisce il vecchio canale Imperiale. Questo tratto di via navigabile, anzichè essere inscritto in seconda categoria, è stato inscritto in terza categoria, quindi raccomando all'onorevole ministro (giacchè sono pendenti presso il Ministero dei lavori pubblici delle pratiche per parte delle provincie di Pisa e di Lucca) di sollecitare gli studi in modo che questa strada navigabile sia inscritta in seconda categoria fino ad Alpaccio.

Raccomando anche all'onorevole ministro il tratto così detto del Calambrone dove la Direzione generale delle opere idrauliche ha già preso a cuore le domande fatte dai navicellai di Calcinaia e dagli interessati, perchè fossero rimossi certi ostacoli, che impediscono, in questo tratto di canale, la navigazione. Ma più che altro, richiamo l'attenzione del ministro sopra una vecchia questione, ed è quella di poter rimuovere le cause che impediscono la navigazione del fiume Arno, specialmente nel punto detto

Zambra in comune di Cascina perchè vi è un torrente che tutti gli anni trasporta immensa quantità di detriti, ostacolanti la navigazione stessa.

Il Ministero aveva, pochi anni fa, deliberato di lasciare una draga allo scopo di liberare questa via fluviale da tale inconveniente, ma poi questa draga fu tolta, e le cause che ostruiscono ancora il passaggio dei natanti, sono rimaste; e perciò raccomando al ministro che voglia interessarsene effettivamente, tanto più che la cosa riguarda una gran parte di lavoratori che il ministro ha sempre protetti.

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

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Sighieri ha raccomandato di mantenere lo stato di navigazione sia del canale Emissario, sia del Fosso dei Navicelli e di quello del Calambrone. È naturale che i canali che servono alla navigazione devono essere in condizioni di navigabilità e ben mantenuti, e al riguardo darò istruzioni all'ufficio competente.

Quanto al ripristino delle opere dove si son verificati dei danni, si è stanziato un piccolo fondo che spero basterà anche per questi lavori.

L'onorevole Sighieri vorrebbe anche che si riesaminasse la classificazione di uno di questi canali. Ho già detto ieri che nulla vieta di riprendere la istruttoria delle classificazioni; e il Ministero si riserva di riesaminare quelle per le quali viene richiesto il cambiamento.

PRESIDENTE. Con queste osservazioni rimane approvato il capitolo 136 nella somma di lire 870,000

(*È approvato*).

Capitolo 137. Indennità fisse mensili trasferte e competenze diverse al personale addetto alle opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili, lire 30,000.

Capitolo 138. Opere nuove nelle vie navigabili di 1ª e 2ª classe (articolo 34 del testo unico di legge 11 luglio 1913, n. 959, e articolo 2, lettera *b*, della legge 19 luglio 1914, n. 769) (*Spesa ripartita*), lire 200,000.

Capitolo 139. Sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua (articolo 6, comma *a*, della legge 22 dicembre 1910, n. 919, e lettera *a*, n. 2, della tabella *C* annessa alla legge medesima) (*Spesa ripartita*), lire 595,000.

Capitolo 140. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale addetto alle opere di sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua, lire 80,000.

Capitolo 141. Sistemazione montana, idraulica e forestale dei torrenti Cetara, Erchia, Reginna Major, Canneto, Reginna Minor e Dragoni; consolidamento delle frane e dei valloni lungo la costiera Amalfitana; sistemazione dei valloni e dei corsi d'acqua del monte Epomeo, nell'isola d'Ischia (Napoli); e sistemazione del bacino montano del fiume Calore, in provincia di Salerno (leggi 13 aprile 1911, n. 311, articolo 2, lettera *b* e 20 marzo 1913, n. 215, articolo 3, lettera *a*), lire 500,000.

Capitolo 142. Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria dipendenti dalle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1, lettera *k*); 21 giugno 1906, n. 238 (articolo 2, lettera *a*); 29 dicembre 1907, n. 810 (articolo 1, lettera *a*); 22 dicembre 1910, n. 919 (articolo 6, comma *b* e *d* e tabella *C*) (lettera *b*, n. 4 (parte) e 5, e lettera *d*, n. 9); 20 marzo 1913, n. 215 (articolo 3, lettere *c* e *d*); dal Regio decreto 30 dicembre 1913, n. 1435 (articolo 3); dalla legge 19 luglio 1814, n. 769 (articolo 2, lettera *c*) e dal Regio decreto 22 settembre 1914, n. 1026 (articolo 3, lettera *c*) (*Spesa ripartita*), lire 2,670,000.

Capitolo 143. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale addetto ai lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria, lire 130,000.

Capitolo 144. Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria – Concorsi e sussidi a termini degli articoli 98 e 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173, nn. 2, 15 e 19 della legge 7 luglio 1902, n. 304; provvedimenti relativi al buon regime dei fiumi e torrenti e sussidi ad opere idrauliche in virtù dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F* (articolo 6, comma *c*, e tabella *C*, lettera *c*, n. 7 della legge 22 dicembre 1910, n. 919, e articolo 1 della legge 13 aprile 1911, n. 311) (*Spesa ripartita*), lire 1,000,000.

Capitolo 145. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale addetto alle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria, lire 25,000.

Bonifiche. — Capitolo 146. Opere di bonificazione di 1ª categoria dipendenti dal testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195, e dalle leggi 7 luglio 1902, n. 333, 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lettera *g*), 5 aprile 1908, n. 126 (articolo 1,

lettera *c*); 24 dicembre 1908, n. 747 (articolo 2); 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 1, lettera *f*); 13 luglio 1910, n. 466 (articolo 51 e tabella *A*, lettera *a*, n. 7); 22 dicembre 1910, n. 919 (articolo 1, comma 4); 13 aprile 1911, n. 311 (articolo 1); 20 giugno 1912, n. 712 (articolo 1, lettera *a*) e 20 marzo 1913, n. 215 (articolo 3, lettera *d*) (*Spesa ripartita*), lire 9,700,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cotugno.

COTUGNO. Confermando la mia lode e la fiducia nell'onorevole ministro dei lavori pubblici, mi permetto di pregarlo affinchè siano sollecitati i lavori d'istruttoria per le domande di passaggio di bonifiche dalla seconda alla prima categoria.

Fra queste, raccomando specialmente la bonifica del Pantano di Ruvo che è causa di malattie gravi per il paese che dal Pantano dista di appena 200 metri. Sono sicuro che l'onorevole ministro vorrà tenere in conto questa mia raccomandazione.

PRESIDENTE. Insomma ella pretende che si aggiungano altre opere a quelle stabite per legge!

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bruno.

BRUNO. Mi sia consentito di richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sulla bonifica di Bucachemi in territorio di Noto, opera per la quale già si è fatto un lavoro che appare quasi completo. Essendo però stanziata una somma in bilancio di sole 500 mila lire e dovendo l'opera importare una spesa di poco più che 2 milioni, si è dovuto spezzettare il progetto in quattro parti, per modo da provvedere prima ad una parte del progetto e poi, in tempi di poco posteriori, alle altre parti. All'ufficio del Genio civile di Siracusa a causa della guerra e delle condizioni speciali in cui nei tempi presenti si trovano un po' tutti gli uffici, è venuto a mancare il personale, di modo che, nonostante la speciale diligenza ed attività dell'ingegnere capo del Genio civile di Siracusa, ancora questo lavoro non è stato completato.

Nel pregare l'onorevole ministro di fare opera affinchè il progetto sia immediatamente eseguito, per modo che si possa rapidamente passare all'appalto dell'opera, che è così necessaria, mi permetto di ricordare come a causa di frequenti alluvioni si sono dovuti lamentare dei morti in territorio di Noto nel novembre 1909 e più recentemente, lungo l'anno 1915 a causa delle frequenti piene, si sono verificate dispersioni di frutti che sarebbero stati i più meravigliosi. Si tratta di una zona estesissima di terra la quale è in gran parte posseduta da contadini, che non solo soffrono per la malaria, ma non possono dalla loro attività costante trarre quei vantaggi che avrebbero sicuramente, ove quest'opera venisse presto compiuta.

Valgano le mie esortazioni anche per la bonifica di Vindicari in territorio di Noto e per quella delle numerose paludi di Spaccaforno.

E sulle bonifiche in genere ritengo si debba richiamare la particolare attenzione del Governo, perchè penso che quel Governo che avrà provveduto alle bonifiche del nostro paese, ove su 69 provincie ben 33 sono infestate dalla malaria e ove si può dire che la regina funesta delle paludi ancora imperi sovrana, quel Governo si renderà veramente benemerito del risorgimento igienico ed economico del nostro paese. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Veroni.

VERONI. Tra le opere di bonificazione previste dalla legge e che vanno dal 1900 al 1913, come l'onorevole ministro sa, è compresa la bonifica delle paludi Pontine di cui particolarmente ha parlato ieri il collega Piccirilli.

Egli ha rivolto al Governo vive istanze sopra due punti che mi permetto di ricordare al ministro. Uno che si riferisce alla necessità di far funzionare le macchine idrovore il cui funzionamento è reso oggi quasi impossibile dall'elevatissimo prezzo del carbone.

Di tale questione, come l'onorevole ministro non ignora, si è occupata in questi giorni la Camera di commercio di Milano alla quale hanno fatto ricorso tutti i consorzi di bonifica. Spero che l'onorevole ministro vorrà intervenire cedendo ai consorzi di bonifica una parte notevole, o per lo meno bastevole, del carbone che egli ha avuto occasione di acquistare per le ferrovie dello Stato.

Il consorzio di bonifica ed altri consorzi interessati hanno prospettato all'attenzione dell'onorevole ministro anche la questione del personale richiamato sotto le armi; e io non vorrei dire cosa che potesse ferire le orecchie dell'onorevole collega Cotugno il quale oggi ha parlato di impiegati imboscati; voglio soltanto ricordare all'onorevole ministro che il funzionamento dei con

sorzi di bonifica è reso impossibile dal fatto che tutto, o quasi, il personale amministrativo è richiamato sotto le armi, e i danni che da tale mancanza risentono i consorzi sono enormi.

Ora essi chiedono all'onorevole ministro che in conformità delle esigenze e degli obblighi loro, che sono di ordine veramente superiore, veda se non sia il caso di rendere possibile, a turno, il loro funzionamento, restituendo loro una parte del personale richiamato sotto le armi.

PRESIDENTE. E allora la guerra come la facciamo? (*Bene! — Commenti*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Sighieri.

SIGHIERI. Nella discussione generale ho accennato al gravissimo inconveniente delle concessioni a società private di terreni demaniali nel padule di Bientina.

Ora desidererei aggiungere alla raccomandazione fatta una preghiera, e cioè che si tenga ben fermo il concetto della bonifica ideata per deflusso naturale, perchè nella bonifica del Bientina i sistemi meccanici restano inutili quando sarà terminato l'ampliamento dell'Emissario dove sono stati spesi molti milioni per avere appunto lo scolo naturale dalle acque.

Questa raccomandazione faccio al ministro onorevole Ciuffelli perchè son sicuro che nulla trascurerà per far rispettare l'esecuzione del piano di esecuzione che forma il concetto sperimentale di bravissimi ingegneri.

Tenga presente, onorevole ministro, che la bonifica del Bientina deve essere attuata con quel criterio che è l'unico che possa portare un avvenire di migliore benessere alle popolazioni del Bientinese, che nello sviluppo dell'industria agricola hanno riposto tutte le loro speranze.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Grabau.

GRABAU. Mi permetto di dire all'onorevole ministro una mezza parola. (*Oh! oh! — Si ride*).

Sulla bonifica del Bientina incombono circostanze strane che si appalesano con equivoci talora, talora con danni e talora anche con minaccie di danni.

In questo momento appunto si verifica in quella bonifica una minaccia di danno derivante da questa stranezza di situazione.

La situazione è infatti strana: si usa il nome « bonifica del lago di Bientina », mentre il lago stesso non comprende che mille ettari e la bonifica che il Governo sta svolgendo dal 1853 ne comprende ottomila. Si chiama bonifica, mentre si tratta di due bonifiche distinte, una, quella contemplata dall'articolo 89 della legge sulle bonifiche, con cui si è innestata la bonifica attuale sulla bonifica granducale, bonifica cioè che il Governo ha assunto *à forfait* mediante il corrispettivo datogli dalle popolazioni, di sette milioni e 560 mila lire. L'altra bonifica si riferisce allo smaltimento delle acque torbe, ed è quella contemplata dall'articolo 63 della legge sulle bonifiche. Queste due bonifiche non sono state coordinate, perchè per una stranezza della sorte il progetto che si riferisce alla bonifica riguardante lo smaltimento delle acque torbe non è ancora stato compilato; nè si sa perchè il Genio civile sia così refrattario a volerlo compilare e coordinarlo con quello delle acque basse e delle acque chiare.

A questo, quasi non bastasse, si aggiunge ora la minaccia cui ha accennato l'onorevole Sighieri. E la minaccia viene da un latifondista che possiede non tutta la bonifica, ma un ottavo della bonifica, cioè mille ettari circa su ottomila.

Questo latifondista è giusto che abbia tutta la benevolenza del ministro dei lavori pubblici, perchè è il demanio dello Stato, e il demanio dello Stato deve essere considerato con benevolenza da' varî Dicasteri, tanto più in quest'ora che da tutti si desidera che il demanio dello Stato possa profittare di lauti benefici. Ma, appunto per questo, bisogna che il ministro dei lavori pubblici consideri con prudenza questa domanda del demanio dello Stato. Il demanio dice: io compirò la bonifica del Bientina mediante macchine idrovore (ma intende dire sempre la bonifica del lago di Bientina di mille ettari) prendendo l'acqua nella mia bassura e riversandola nei canali emissari, canali che debbono smaltire le acque degli altri settemila ettari.

E così per avvantaggiare mille ettari se ne danneggerebbero settemila.

Io non mi preoccupo molto di questa minaccia di danni, perchè ho fiducia che il ministro ed i suoi degni coadiutori saranno i migliori tutori degl'interessi di questa bonifica; ho creduto però di dovere spendere qui una parola perchè in seguito a questa minaccia di danno c'è fra la popolazione numerosa che vive su questi 7000 ettari di terreno intensamente coltivati, una grave preoccupazione.

Un'ansia tormentosa tiene sospesi quei laboriosi lavoratori: dissipare quest'ansia

sarebbe in questo momento opera buona e di saggia politica.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Rizzone.

RIZZONE. La bonifica della palude di Comiso, onorevole ministro, fu iniziata parecchi anni fa. Poscia per una lite insorta tra lo Stato e l'appaltatore della bonifica, fu sospesa. Io prego l'onorevole ministro che mi faccia sapere se e quando tali importanti lavori saranno ripresi.

PRESIDENTE. Onorevole ministro dei lavori pubblici, crede di dover rispondere subito? Non vi sono altri oratori inscritti su questo capitolo.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Dirò una parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, onorevole ministro.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Vedo che questo argomento delle bonifiche interessa molto la Camera, tanto che è stata una piccola discussione generale quella che ora hanno fatto parecchi colleghi. E l'onorevole Bruno ha perfino raccomandato in modo generico il problema, lamentando che non si faccia molto in Italia.

Io l'anno scorso, onorevole Bruno, feci rilevare che lo Stato italiano ha fatto moltissimo, e che è una leggenda che le opere di bonifica non si eseguiscano fra noi.

Una voce. È vero!

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Si fanno invece più che negli altri Stati.

Ciò premesso, dirò all'onorevole Cotugno che cercherò di affrettare l'istruttoria di cui mi ha parlato, del Pantano di Ruvo, salvo a vedere, agli effetti di legge, quale risultato possa avere questa istruttoria.

Per la Piana di Bucachemi, onorevole Bruno, è in corso di compilazione il progetto. Cercherò di affrettarlo, tenuto conto, però, delle difficoltà in cui si trovano in questo momento gli uffici per la mancanza di ingegneri e di assistenti, chiamati alle armi, come già dissi.

L'onorevole Veroni ha raccomandato che ai consorzi delle paludi Pontine siano fatte concessioni di carbone per far agire le macchine idrovore. Guarderò se è possibile fare qualche assegno che, fra parentesi, deve esser chiesto per mezzo delle Commissioni provinciali dei carboni; ma non posso tacere che il carbone serve alle ferrovie in quantità tale che occorre limitarne grandemente le concessioni. Faccio, del resto, un'osservazione d'indole generale, ed è che i consorziati delle paludi Pontine sono, in maggioranza, in tali condizioni finanziarie, da poter sopportare un onere passeggero, anche se grave.

L'onorevole Sighieri ha raccomandato la bonifica di Bientina ed ha accennato a questioni, che si debbono considerare dal punto di vista tecnico, come quella sollevata dall'onorevole Grabau. Richiamerò su tali questioni l'attenzione degli uffici competenti e del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Guarderò, finalmente, se è possibile riprendere ora il lavoro della bonifica di Sicli, che è stato sospeso per una questione insorta con la Cooperativa che lo eseguiva.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 146, resta approvato in lire 9,700,000

Capitolo 147. Annualità da pagarsi per opere di bonificazioni già concesse ai Consorzi, in dipendenza della tabella II del testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195 (*Spesa ripartita*), lire 1,145,572.67.

Capitolo 148. Annualità da pagarsi per opere di bonificazione concesse ai termini dell'articolo 2 della legge 20 giugno 1912, n. 712, lire 1,000,000.

Capitolo 149. Somme a disposizione dell'Amministrazione (leggi 22 marzo 1900, n. 195, 7 luglio 1902, n. 333 e 30 giugno 1909, n. 407) (*Spesa ripartita*), lire 1,004,427.33.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Toscano.

TOSCANO. Fra le tante bonifiche che in Italia si vanno compiendo, vi è quella dei laghi di Ganzirri, a Messina. I lavori furono iniziati, ma corre con insistenza la voce che siano stati abbandonati.

Io pregherei l'onorevole ministro, anche a nome del mio collega Mondello, che tanta parte ebbe nell'ottenere l'approvazione definitiva del relativo progetto e lo stanziamento delle somme per il risanamento di quei laghi, di rendersi conto di questo preteso abbandono e di raccomandare al Genio civile competente che sorvegli ed ispezioni l'andamento dei lavori, affinchè la ditta assuntrice compia per intero i suoi obblighi contrattuali.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 149, resta approvato in lire 1,004,427.33.

Spese generali per le bonifiche. — Capitolo 150. Indennità di alloggio agli ufficiali di bonifica e corrispondente soprassoldo giornaliero ai guardiani (*Spese fisse*), lire 35,000.

Capitolo 151. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche, lire 316,000.

Capitolo 152. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche (*Spese fisse*), lire 239,000.

Capitolo 153. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche, lire 60,000.

Strade comunali pel bonificamento dell'Agro romano. (Testo unico di legge 10 novembre 1905, n. 647, articolo 1, lettera h *della legge 6 giugno 1907, n. 300, e articolo 1, lettera* d *della legge 5 aprile 1908, n. 126).* — Capitolo 154. Costruzione di strade comunali occorrenti al bonificamento dell'Agro romano e retribuzione ai condannati impiegati nella costruzione delle medesime (articolo 35 della legge 10 novembre 1905, n. 647) (*Spesa ripartita*), lire 1,500,000.

Opere marittime. — Capitolo 155. Opere marittime dipendenti dalle leggi 14 luglio 1889, n. 6280; 17 giugno 1892, nn. 279 e 281; 2 agosto 1897, n. 349; 25 febbraio 1900, n. 56; 19 giugno 1902, n. 275; 27 dicembre 1903, n. 514; 13 marzo 1904, n. 102; 30 giugno 1904, n. 293; 14 luglio 1907, n. 542; 12 giugno 1910, n. 297; 13 luglio 1910, n. 466 (articolo 49, lettera *a* e articolo 51, tabella *A*, lettera *a*, n. 4); 13 aprile 1911, n. 311 (articolo 1 e articolo 15, lettera *m*) e 4 aprile 1912, n. 297 (articolo 4, lettere *g*, *h*, *i*, *k*) (*Spesa ripartita*), lire 9,675,000.

PRESIDENTE. Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Sanjust.

SANJUST. Onorevole ministro, nella discussione dei bilanci precedenti ebbi occasione di raccomandare i lavori del porto di Cagliari, lavori che furono appaltati, ma che, per circostanze che non mi è riuscito di appurare, non si riesce a far andare avanti. Ripeto adunque la raccomandazione di sollecitare l'esecuzione di questi lavori, che sono in appalto da più di un anno.

E a proposito di lavori portuali, faccio osservare che essi incontrano grandissima difficoltà per la enormità dei noli pel trasporto delle materie prime e, specialmente, della pozzolana. Ora, poichè il Governo sovraintende a certe cave di pozzolana, vorrei che si trovasse modo di rendere possibile questo trasporto di pozzolana, onde far procedere i lavori colla voluta continuità. Faccio quindi affidamento sulla buona volontà dell'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Agnesi.

AGNESI. L'onorevole ministro nel suo ottimo discorso di ieri, rispondendo ad una domanda dell'onorevole Nuvoloni, dichiarava che non avrebbe avuto difficoltà ad accettare – quando ciò fosse domandato dal comune di Portomaurizio – che sia destinata a costruzione di nuove banchine nell'interno di quel porto la somma di lire 500 mila che la legge 14 luglio 1907 ha destinato per il prolungamento del molo esterno di quel porto.

Mi permetta l'onorevole ministro che io gli osservi che questa questione non interessa il solo comune di Portomaurizio, ma anche quello di Oneglia.

Difatti tanto dalla relazione della Commissione Reale presieduta dal commendatore Inglese, quanto dalla deliberazione della Commissione centrale porti e spiaggie, e da quella del Consiglio superiore dei lavori pubblici ed infine dalla relazione della Commissione ministeriale nominata dal ministro Bertolini per il riparto della somma dei trenta milioni destinati per i porti minori – relazione e riparto che fanno parte integrante della legge stessa 14 luglio 1907 – risulta chiaramente che il prolungamento del molo di ponente di Portomaurizio veniva dichiarato lavoro *necessario ed urgentissimo*, sia per aumentare lo specchio acqueo di rifugio di quel porto, che è di prima categoria, e sia specialmente perchè quel prolungamento era destinato a difendere la bocca del vicino porto di Oneglia dalle mareggiate di libeccio, che per quel porto è il mare di traversia, e che vi produce nell'interno dannose risacche.

Adunque, se si stornasse quella somma di lire 500,000 dalla sua primitiva destinazione e se si spendesse in altri lavori, si porterebbe un danno grave al porto di Oneglia, e si altererebbe la ripartizione già fatta dei 30 milioni.

Già il Consiglio comunale di Oneglia ad unanimità ha protestato contro questo tentativo di storno, ed io mi faccio qui eco di questa protesta, pregando l'onorevole ministro a volerne ben ponderare il problema prima di prendere una decisione.

Se la costruzione di banchine nel porto di Portomaurizio è necessaria, si cerchino altrove le somme. Ma non si sopprima que-

sta opera che fu dichiarata di urgente difesa del porto di Oneglia; a meno che ad essa non ne venga sostituita un'altra più atta a difendere la bocca del porto di Oneglia dalle mareggiate di libeccio ed a portare nell'interno del porto la necessaria tranquillità delle acque.

Perciò attendo dall'onorevole ministro una parola che mi riassicuri che gli interessi del porto di Oneglia non verranno danneggiati.

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

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Compatibilmente con le difficoltà, che lo stesso onorevole Sanjust ha riconosciuto, vedrò se possono essere affrettati i lavori del porto di Cagliari.

L'onorevole Sanjust è un tecnico valentissimo e sa che le difficoltà attuali sono gravissime.

L'onorevole Agnesi, preoccupandosi della domanda fatta dal municipio di Porto Maurizio per il banchinamento di una delle opere portuali, desidera che l'accoglimento di questa domanda non danneggi i diritti e gli interessi di Oneglia.

Ella sa, onorevole Agnesi, che il chiedere l'inversione dei fondi per la destinazione all'una piuttosto che all'altra opera portuale è un diritto che la legge consente; non di meno questo diritto deve essere esercitato in modo da non offendere gli altri interessi, cosicchè, quando questa domanda sarà presentata al Ministero, si terrà anche conto delle ragioni del municipio di Oneglia.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 155 rimane approvato in lire 9,675.000.

Capitolo 156. Opere di ampliamento, sistemazione ed arredamento del porto di Napoli, dipendenti dalle leggi 12 marzo 1911, n. 258 e precedenti (*Spesa ripartita*), lire 4,950,000.

Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale. — Capitolo 157. Ampliamento dell'illuminazione sulle calate dei porti e forniture diverse, lire 30,000.

Capitole 158. Studi di progetti per opere non ancora autorizzate da leggi – Spese di stampa e casuali pel servizio marittimo, lire 15,000.

Sussidi per opere marittime. — Capitolo 159. Sussidi per opere ai porti di 4ª classe e per conservazione di spiaggie (articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F* e articolo 39 del testo unico della legge sui porti e fari approvato con Regio decreto 2 aprile 1885, n. 3095), lire 50,000.

Spese generali per le opere marittime. — Capitolo 160. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle opere marittime, lire 130,000.

Capitolo 161. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime (*Spese fisse*), lire 380,000.

Capitolo 162. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime, lire 70,000.

Capitolo 163. Assegni mensili al personale avventizio addetto alle opere marittime (*Spese fisse*), *per memoria*.

Capitolo 164. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio addetto alle opere marittime, *per memoria*.

Strade ferrate, tramvie, automobili. — Capitolo 165. Anticipazione di spese per provvedimenti d'ufficio a norma degli articoli 184, 202 e 257 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, *per memoria*.

Capitolo 166. Sovvenzione alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico (articoli 258 e 262 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) ed alle tramvie di cui all'articolo 113 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 12 ottobre 1913, n. 1261, lire 750,000.

Capitolo 167. Sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie (articoli 276, 277 e 278 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447), lire 8,150,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Debbo richiamare l'attenzione del Governo sopra una questione che ho già trattato altre volte, sulla questione, cioè, della libera concorrenza nell'esercizio delle linee automobilistiche.

Ho sempre sostenuto la tesi, onorevole ministro, che le strade sono destinate ad uso pubblico e che costituiscono demanio di uso pubblico. Non v'è bisogno di andare

a rivangare la sapienza antica per definire la caratteristica classica delle strade e per affermare che l'uso, l'esercizio delle strade non può essere in alcun modo limitato, se non per motivi che dipendono da sicurezza dell'esercizio stesso.

La legge sulle opere pubbliche, la quale è in attesa di una riforma che io mi augurerei fosse equivalente al testo che si vuol riformare, dice che le strade si distinguono in nazionali, provinciali e comunali; e soggiunge che le strade nazionali sono dello Stato, che le strade provinciali appartengono alle provincie e quelle comunali ai comuni. (*Ilarità*)... Non c'è da ridere, onorevoli colleghi, sono definizioni complete e giuste per la tesi che voglio sostenere; che cioè le concessioni a linee automobilistiche non possono essere vincolate da nessun privilegio.

Il Governo, nel concedere linee automobilistiche sovvenzionate, anche forse per i servizi postali, pretende d'imporre che nessun'altro impresario possa istituire un'altra linea automobilistica per il solo fatto forse che, avendo sussidiato la prima, crede che la seconda possa venire a turbare l'esercizio della linea sussidiata.

Ora, questa può essere una questione di opportunità e di convenienza, ma non si può per una questione di opportunità e di convenienza, violare un principio sacrosanto com'è quello che accompagna e caratterizza la situazione delle strade, le quali hanno per esclusivo obbietto, per esclusiva finalità, quella di essere accessibili a tutti, senza distinzione di persone o d'imprese, e senza che lo Stato possa imporre servitù di sorta. Non si può perturbare, non si può, dirò così, violare un principio sacrosanto di diritto, che fu sempre riconosciuto in ogni tempo.

Se almeno questa esclusività delle concessioni fosse stabilita esplicitamente dalla legge, allora si potrebbe dire che si tratta di una legge barbara, ma ad essa dovremmo senz'altro adattarci. Invece sia nel testo unico che disciplina la concessione di queste linee automobilistiche, sia nel regolamento non si parla che di garanzie, che lo Stato deve avere ed ha il diritto di avere, perchè l'esercizio avvenga in modo che sia assicurata la incolumità dei viaggiatori, e nessuna disposizione, nessun accenno, neanche lontano, vi è a questa esclusività, che in fatto voi pretendete di esercitare.

BIANCHI VINCENZO. Ma v'è il parere del Consiglio di Stato!

CAVAGNARI. Lasciamo stare il Consiglio di Stato! *Argumentis et non exemplis judicandum!*

Onorevole ministro, v'è anche di più. So che concessioni di linee che erano già state fatte a imprese senza sussidio furono sospese, e tutto si accumulò sopra altre imprese, che sussidio avevano già ottenuto. Ora, io vi domando se vi sentite la coscienza giuridica, poichè in Italia tutti i giorni nasce una coscienza nuova (*Si ride*), per sostenere che voi potete monopolizzare le strade o concedere ad altri questo monopolio. Prima di concederlo ad altri, bisogna che lo attribuiate a voi, onorevole ministro. Queste sono situazioni anormali. È vero che siamo in tempi anormali, ma non credo che tutto debba accadere in modo anormale, che debbano essere travolti anche i principî più sacrosanti del nostro diritto da Papiniano e Farinaccio sino al giorno d'oggi, e debbano sentirsi certi spropositi che costituiscono una ignominia per quei padri del diritto, una iniquità verso i principii più sacrosanti della libertà del cittadino!

Onorevole ministro, perdoni se qualche volta eccedo nella parola; non è per mancanza di riguardo verso la sua persona e tanto meno verso il Governo, per cui ho tutti i sentimenti di riverenza (*Si ride*), ma perchè si tratta di una questione che da tanto tempo ho sollevato senza ottener mai nulla. Certamente di questo stato di cose non faccio risalire la responsabilità a lei, poichè ella lo ha ereditato dai suoi predecessori e non può essere mutato da un momento all'altro; ma desidero conoscere la sua precisa intenzione al riguardo.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Congiu.

CONGIU. Dirò poche parole a riguardo dei servizi automobilistici in Sardegna, dove sono così limitati che si può quasi dire che servizio automobilistico veramente in Sardegna non vi sia. L'onorevole ministro e la Camera sanno come in Sardegna, sopra una superficie di 24 mila chilometri quadrati circa, vi siano solo 363 comuni molto distanti l'uno dall'altro. Per rendere possibili e facili le comunicazioni, niente di più necessario che un servizio automobilistico fatto come i bisogni locali richiedono.

Invece non abbiamo altro che 528 chilometri di esercizio di linee automobilistiche, mentre le condizioni topografiche della Sardegna richiederebbero uno sviluppo molto, molto maggiore.

Io sarei molto lieto di non dover venire a portare alla Camera queste lamentele, se

la mia regione si fosse trovata nelle condizioni in cui si trovano tante altre dove il servizio automobilistico è ridotto a piccole proporzioni per la semplice ragione che quelle regioni sono attraversate da ferrovie di prima e seconda categoria, e da tramvie, sicchè in esse il servizio automobilistico è un servizio di lusso. Ma in una regione come la Sardegna, in cui le comunicazioni mancano e sono necessarie, l'onorevole ministro bene intende come la cifra di 528 chilometri di estensione del servizio automobilistico, sia insufficiente. Vi sono state alcune domande (parlo per la provincia di Cagliari, non so per quanto riguarda la provincia di Sassari) che sono state prese in considerazione dal Ministero e poste in istruttoria. L'istruttoria è finita, ma finora non si è avuta la fortuna di vedere graduate queste linee, le quali sono pure di un'importanza assai rilevante, poichè riguardano diverse regioni. Non sono che sei:

La linea Muravera-Tortolì che, allacciandosi all' altra automobilistica Cagliari-Muravera, unisce il Campidano di Cagliari al Sarrabus ed all'Ogliastra.

La linea di Iglesias-San Gavino Monreale che unisce tutta la regione Iglesiense ai diversi comuni che fanno capo a S. Gavino.

Quella d'Oristano-Santu Lussurgiu che traversa la miglior parte del fertile Campidano d'Oristano.

La linea Oristano-Laconi che abbraccia molti comuni d'importanti e diverse regioni. La linea Oristano-Cuglieri-Tresnuraghes-Bosa che unisce tutta la Planargia al Campidano d'Oristano e che ripara ad un enorme danno da cui furono colpiti, in seguito all'instaurazione della 3ª coppia di treni nelle Reali, il cospicuo comune di Cuglieri e gli altri finitimi, costituendoli in condizione di non avere sicuri e celeri mezzi di comunicazione coll'arteria principale ferroviaria.

La linea infine Sanluri-Senorbi-San Nicolò Gerrei-Villasalto che unisce la Marmilla, la Trexenta al Gerrei ed alle due reti ferroviarie.

Intendo bene che in questi momenti pensare all'esercizio di linee automobilistiche non è un problema di facile soluzione – ma intanto si esaurisca completamente, per queste domande già istruite, la relativa prassi amministrativa, onde si possano impiantare quando chi ha presentato la domanda intenda assumerne l'esercizio.

Se le attuali condizioni del mercato non potranno consentire ora l'assunzione dell'esercizio di tali linee, per lo meno le relative pratiche amministrative saranno definite e queste linee avranno acquistato il diritto ad essere esercite; per lo meno si sarà fatto pure un passo decisivo onde assicurare la realizzazione di legittime aspettative, da tanto tempo invano manifestate e caldeggiate dalle rappresentanze locali.

Il Governo, nella sua istruttoria, ha riconosciuto la utilità di queste linee; ma, per quanto riguarda la graduatoria, nonostante le insistenze fatte, la Commissione non ha creduto di poterla degnare di un suo giudizio.

Forse i fondi non erano allora sufficienti; ma io so (e lo sanno anche meglio di me molti miei colleghi) che, in ordine a questo servizio, ora vi è stato qualche aumento di fondi.

Il criterio che dovrebbe, in linea di massima, usare la Commissione nel graduare le linee automobilistiche dovrebbe essere quello della loro maggiore lunghezza, perchè l'automobile deve servire per le grandi distanze, e poi questo criterio dovrebbe essere coordinato a quello delle speciali condizioni locali.

Con questi criterî così abbinati, la Sardegna dovrebbe in questo servizio essere preferita alle altre regioni d'Italia, le quali niente avrebbero a ridire, spinte da quella intensa simpatia, che sempre hanno dimostrato per la mia isola.

Quindi pregherei che la benevola attenzione dell'onorevole ministro (e vorrei usare una frase più espressiva) si rivolgesse al servizio automobilistico della Sardegna, nel senso che la Commissione si occupi di quelle linee per poterle graduare e rendere disponibili i fondi.

Lo ripeto, i servizi automobilistici in Sardegna sono di primaria necessità.

Questa preferenza si raccomanda anche per un criterio di giustizia distributiva; chè le altre regioni, più della Sarda, sono dotate di linee automobilistiche. Secondo le notizie che io ho attualmente per la provincia di Cagliari vi sono due categorie di linee: le une, di cui già parlai, già istruite, ma non graduate, per le quali occorre solo che la Commissione proceda alla graduatorîa e quindi all'assegnazione dei fondi; le altre (che sono due) già graduate, cioè le linee di Sorgono-Abbassanta e Oristano-Neoneli, per le quali prego l'onorevole ministro di provvedere onde le relative pratiche siano definite,

in modo che i disciplinari possano essere presto firmati e la concessione finalmente data. Non credo di essermi rivolto invano all'onorevole ministro, perchè egli conosce le condizioni della provincia di Cagliari, di cui è stato prefetto stimato ed apprezzato. La provincia di Cagliari ha seguìto con vivo interessamento la brillante carriera dell'onorevole ministro dei lavori pubblici e lo ricorda con sincero affetto. Creda, onorevole ministro, che ella acquisterà altri titoli di benemerenza verso la Sardegna, se le assicurerà questi utili, imprescindibili mezzi di comunicazione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Larussa.

LARUSSA. Dirò poche parole, anche a nome dei colleghi Di Francia e Lombardi, per richiamare l'attenzione dell' onorevole ministro sulla linea automobilistica calabrese Pizzo-Serra San Bruno, la quale ha un percorso di oltre 43 chilometri ed unisce i due paesi che può dirsi sono i più industriosi della Calabria. Essa ha un'importanza speciale, perchè essendo le ferrovie della Calabria litoranee, collega i paesi della montagna, ben 40 comuni, alla linea Eboli-Reggio ed al mare Tirreno.

Questa linea è stata esercitata per circa 10 mesi con ardimento non comune, con ottimo materiale e senza alcun contributo, neppure postale, in attesa della regolare concessione del sussidio. Esso però è stato assegnato in misura non rispondente alle esigenze del servizio e che non è pari neppure al sussidio goduto dall'altra linea, che unisce Serra San Bruno e gli stessi altri comuni, al versante del mar Jonio.

La mancanza di un proporzionato sussidio è stata causa della sospensione dell'esercizio, ed il sindaco di Pizzo si è fatto eco presso di me delle giustificate lagnanze della popolazione. Ora io rivolgo viva preghiera al ministro di voler affrettare la risoluzione di questa pratica, raccomandando alla speciale Commissione un più diligente esame in maniera da assicurare il funzionamento di questo servizio, tanto utile alle comunicazioni dell' interno della Calabria.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Micheli.

MICHELI. Debbo richiamare l'attenzione del Ministero dei lavori pubblici su di una linea automobilistica per la quale sinora non si è potuto ottenere il sussidio.

Trattasi della Pontremoli-Fornovo di Taro, linea che ha una grande importanza perchè congiunge i due versanti e costituisce una abbreviazione considerevole delle comunicazioni esistenti, attraverso la magnifica strada napoleonica della Cisa. Trattandosi di uno dei principali valichi dell'Appennino, a norma di quanto si è praticato sin qui accettando un ordine del giorno votato dal Senato in occasione della prima legge circa i sussidi automobilistici, il sussidio doveva essere dato indubbiamente. Ma forse per l'entità di esso, trattandosi di linea non breve, l'onorevole ministro non ha potuto sinora stanziarlo, nemmeno sulla ultima concessione di fondi.

Intanto l'esercizio della linea che era stata incominciata senza sussidio da un assuntore di buona volontà, appena questi potè persuadersi dell' impossibilità di ottenere il sussidio, è cessato ed un vivo malcontento si è giustamente determinato in quelle popolazioni, a nome delle quali io mi permetto di ripresentare all'onorevole ministro le più vive istanze, affinchè veda come sia possibile sodisfare a questo bisogno.

Dal momento che la pratica è stata esaurita per quanto riguarda l'intera linea, perchè non sarà possibile ottenere il sussidio almeno per una parte di essa, o almeno per tenerla in attività una parte dell'anno?

La legge ultima in argomento contempla i sussidi per linee particolari attivate nei soli mesi d'estate per stazioni climatiche. Ora non è dubbio che possa anche questa considerarsi come tale, giacchè oltre a Berceto, ove tanto concorso di forestieri conviene nell'estate, abbiamo da un versante Cassio e dall'altro Montelungo che presentano tutte le caratteristiche volute.

Basterebbe quindi che senza il bisogno di dover iniziare una pratica *ex novo*, la provincia di Parma, la quale ha chiesto la concessione della linea, ma che non vuole per essa spendere un centesimo di più di quanto fa per le altre, domandasse il sussidio per un percorso ridotto, quello per esempio da Berceto a Fornovo, oppure per tutto il percorso, ma limitatamente dal giugno all'ottobre.

Nè posso tralasciare di ricordare in questa occasione l'altra linea, non certo inferiore d'importanza per la montagna parmense, che riunisce il popoloso centro di Scurano con Traversetolo, che è fra i più fiorenti nostri mercati.

Essa attraversa l'intero comune di Neviano Arduini e trovasi in esercizio provvisorio da due anni con grande vantaggio per quella plaga.

Ma è ovvio come il servizio predetto non possa rispondere nè ai desiderati nè ai bisogni di quelle popolazioni.

Il comune di Neviano Arduini ne ha già da tempo chiesta la concessione e si attende solo il sussidio per poter organizzare un servizio conveniente.

Per tutte queste ragioni io raccomando vivamente all'onorevole ministro queste due linee automobilistiche, augurandomi che, data anche la loro anzianità di approvazione, possano quanto prima ottenere il sussidio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Giovanni Amici.

AMICI GIOVANNI. Ho chiesto di parlare non per raccomandare nuove linee automobilistiche, e tanto meno per associarmi alla protesta dell'amico Cavagnari (perchè se si entrasse nel concetto da lui propugnato della libera concorrenza nell'esercizio delle linee automobilistiche si porterebbe un grave colpo allo sviluppo di tali linee), ma per porre in luce le gravi condizioni degli assuntori delle linee automobilistiche nel momento attuale. Per l'aumento fortissimo del prezzo della benzina, per la mancanza di *chauffeurs* ed anche per la requisizione delle vetture, gli assuntori si dibattono tra gravissime difficoltà; e si sono perciò rivolti al ministro, con uno speciale memoriale, per essere autorizzati ad aumentare, sia pure in piccola parte, la loro percentuale sulle tariffe.

Io non chiedo nuove linee perchè tale richiesta in questo momento non corrisponde al senso della realtà, essendo impossibile trovare vetture e *chauffeurs*, ma chiedo che almeno si faccia in modo da non fare arrestare il funzionamento delle linee esistenti, ciò che costituirebbe una grave iattura per le popolazioni.

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

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Debbo rispondere brevemente all'onorevole Cavagnari il quale, non quest'anno soltanto, ma fino dall'anno scorso, ha richiamato la mia attenzione sopra una questione di diritto. Io gli promisi che l'avrei esaminata, come l'ho esaminata, e, malgrado che ciò non persuada l'onorevole Cavagnari, devo dichiarare che il parere del Consiglio di Stato sulla esclusività delle concessioni automobilistiche è stato contrario alla sua tesi, non solo per ragioni legali dipendenti da disposizioni regolamentari, ma per ragioni finanziarie, perchè ha osservato e questo corrisponde, almeno in parte, alla realtà, che, se non si assicura l'esclusività del servizio durante la concessione, le imprese vedono spostato il loro piano finanziario e non sono in grado di impiantare ed esercitare regolarmente il servizio.

Non di meno riconosco che quando si chiede di esercitare un pubblico servizio gratuitamente, può sembrare una contradizione il rifiutarlo per assicurare l'esercizio stesso col sussidio governativo.

Ora creda, onorevole Cavagnari, io ho esaminata la questione, e non mi dissimulo che è difficile la soluzione nel senso da lei desiderato.

Vedrò se sia possibile considerare non come una seconda concessione il servizio gratuito, ma come un esercizio fatto privatamente senza l'intervento del Governo.

Non ho poi bisogno di dire che al termine della concessione queste questioni spariscono, perchè è evidente che, quando alla fine della concessione, che non dura più di nove anni, una società offra di fare il servizio gratuitamente, non si può dare più il sussidio all'altra. È una questione quindi temporanea.

Dopo ciò agli egregi colleghi, che, cominciando dall'onorevole Congiu, hanno parlato di sussidi delle linee automobilistiche, dirò soltanto che terrò conto delle raccomandazioni fatte compatibilmente con la scarsa disponibilità dei fondi. Perchè, onorevole Congiu, effettivamente i fondi sono tutt'altro che abbondanti, essendosene di recente, l'anno scorso in ispecie, fatta una larga distribuzione.

Quanto alle difficoltà in cui si trovano i servizi automobilistici, e che ha ricordate l'onorevole Amici, il Ministero ha cercato di appianarle in più modi. Resta la questione dell'aumento delle tariffe che verrà esaminata, ma con riguardo anche agli interessi del pubblico.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 167 resta approvato in lire 8,150,000.

Capitolo 168. Spese di sorveglianza sulla costruzione di ferrovie concesse all'industria privata e di tramvie, lire 110,000.

Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge di contabilità generale. — Capitolo 169. Spese di stampa, copiatura di atti, premi agli agenti ed eventuali pel servizio delle ferrovie, tramvie, automobili e navigazione interna, lire 30,000.

Opere in Roma – Università, Regia scuola politecnica e Biblioteca nazionale in Napoli – Politecnico di Torino. — Capitolo 170. Acquisto dell' area e costruzione del nuovo edificio del Ministero dei lavori pubblici (articoli 37 e 38 della legge 11 luglio 1907, n. 502 e articolo 1, lettera *c* della legge 30 giugno 1909, n. 407 e articolo 15, lettera *d*, della legge 13 aprile 1911, n. 311) (*Spesa ripartita*), lire 1,000,000.

Capitolo 171. Opere in Roma dipendenti dalle leggi: 2 luglio 1890, n. 6936; 20 luglio 1890, n. 6980; 28 giugno 1892, n. 299; 6 agosto 1893, n. 458; 14 gennaio 1897, n. 12; 25 febbraio 1900, n. 56; 27 dicembre 1903, n. 514; 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1, lettere *b*, *c*, *d*); 6 giugno 1907, n. 300; 11 luglio 1907, n. 502 (articolo 1, lettere *b* e *c*); 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 1, lettere *a* e *b*); 13 aprile 1911, n. 311 (articolo 15, lettere *a*, *b* e *c*); 4 aprile 1912, n. 297 (articolo 4, lettere *l* ed *m*) e 19 luglio 1914, n. 769 (articoli 2, lettera *d*, e 5) (*Spesa ripartita*), lire 8,825,500.

Capitolo 172. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle opere in Roma, lire 14,000.

Capitolo 173. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere in Roma (*Spese fisse*), lire 89,000.

Capitolo 174. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile, in servizio delle opere in Roma, lire 19,000.

Capitolo 175. Assegni mensili al personale avventizio in servizio delle opere in Roma (*Spese fisse*), lire 15,000.

Capitolo 176. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale avventizio in servizio delle opere in Roma, *per memoria.*

Capitolo 177. Ampliamento, sistemazione ed arredamento dell'Università di Napoli e degli Istituti dipendenti, compresi l'edificio universitario di San Marcellino e la Regia Scuola politecnica (leggi 30 luglio 1896, n. 339; 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1, lettera *e*); 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 14) e 4 aprile 1912, n. 297 (articolo 4, lettera *n*) (*Spesa ripartita*), lire 665,000.

Capitolo 178. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio dei lavori di ampliamento, sistemazione ed arredamento dell'Università di Napoli e istituti dipendenti, lire 5,000.

Capitolo 179. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di ampliamento, sistemazione ed arredamento della Università di Napoli e istituti dipendenti (*Spese fisse*), lire 30,000.

Capitolo 180. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio dei lavori di ampliamento, sistemazione ed arredamento della Università di Napoli e Istituti dipendenti, *per memoria.*

Capitolo 181. Sistemazione della Biblioteca nazionale di Napoli (legge 4 aprile 1912, n. 297, articolo 4, lettera *o*) (*Spesa ripartita*), lire 354,000.

Capitolo 182. Contributo dello Stato nella spesa per la costruzione dei nuovi edifici dà erigersi a sede del Regio Politecnico di Torino (legge 4 aprile 1912, n. 297 (articolo 4, lettera *p*) (*Spesa ripartita*), lire 256,000.

Sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna. — Capitolo 183. Opere di correzione dei corsi d'acqua e di bonificazione dell'isola di Sardegna autorizzate dalle leggi 2 agosto 1897, n. 382, 7 luglio 1902, n. 333, 28 luglio 1902, n. 342, modificate dalla legge 14 luglio 1907, n. 562, dall'articolo 1, lettera *g*, della legge 30 giugno 1909, n. 407, e dalla legge 25 giugno 1912, n. 712 (articolo 1, lettera *c*) e dal regio decreto 22 settembre 1914, n. 1026 (articolo 3, lettera *d*) (*Spesa ripartita*), lire 2,180,000.

PRESIDENTE. Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Dore.

DORE. Dovrei fare una piccola raccomandazione per le bonifiche di Siniscola. Queste bonifiche (non so se l'onorevole ministro lo rammenti, poichè ne abbiamo parlato in altra sede) sono state eseguite con criteri nuovi che mi sembrano strani. Si fecero infatti le colmate, per intero, con sabbia di mare.

Non voglio ripetere quello che ho detto l'anno passato a riguardo di tutti gli inconvenienti che ne derivarono. Rammenterò soltanto che gli inconvenienti maggiori si possono riassumere in due.

Anzitutto alle bonifiche è mancato lo scopo agrario. E quando, poi, la sabbia viene smossa dal vento, si spande per i terreni vicini che ne hanno gravemente danneggiate le loro culture, tanto che i

proprietari intentarono un'azione di danni, nei tribunali, contro il Ministero.

Le popolazioni si sarebbero potute rassegnare a questo inconveniente, che mi pare grave, gravissimo, se fosse stato un inconveniente assolutamente inevitabile. Ma era ed è evitabile inquantochè il terreno vegetale, contrariamente a quel che fu fatto credere al Ministero, esiste, ed è anche vicino, in quella località.

Si trattava di fare economia, perchè naturalmente il trasporto del terreno vegetale costa assai più che non prendere a poca distanza la sabbia. Ma questo criterio di economia interessa l'appaltatore, non può interessare il paese e nemmeno il Ministero.

Ad ogni modo, per quello che è stato fatto, non c'è che un piccolo rimedio. Piccolo rimedio sarebbe quello di ottenere che l'appaltatore sparga, sulle colmate di sabbia, del terreno vegetale, non per pochi centimetri, come si è fatto sinora, ma in quella misura che dovrà essere sufficiente per consolidare lo strato di sabbia e farvi sorgere un po' di vegetazione da pascolo.

M'auguro che l'onorevole ministro voglia dare al riguardo disposizioni tassative in modo da raggiungere qualche parte almeno dello scopo agricolo cui le bonifiche dovrebbero mirare.

Ma il più che importa si è che l'inconveniente non si ripeta nelle bonifiche che sono ancora da eseguire, così a Siniscola come a Orosei dove pure si tenta di introdurre questo sistema. Ad Orosei il terreno vegetale è anche più abbondante e più vicino che non a Siniscola, tanto che il capitolato d'appalto non ha soltanto la prescrizione generica che le colmate devono essere fatte con terreno vegetale, ma indica anche le cave dalle quali deve essere tratto questo terreno.

Adunque quando l'onorevole ministro desse ordine esplicito che le colmate non siano fatte con la sabbia del mare, non solo farebbe l'interesse di quelle popolazioni e darebbe alle bonifiche lo scopo che devono avere, ma impedirebbe anche una grossa violazione dei capitolati d'appalto.

Mi auguro che l'onorevole ministro terrà conto di queste raccomandazioni che, per quanto modesta sia la voce che le ha portate alla Camera, non perdono nulla della loro importanza.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Sanjust.

SANJUST. L'onorevole ministro conosce quale sia il criterio direttivo dei lavori idraulici in Sardegna, come in ciascun bacino idrografico si debba nel tempo stesso correggere i corsi d'acqua, compiere le bonifiche al piano e raccogliere l'acqua al monte per poterla distribuire per irrigazione e per produzione di forza motrice.

Sa benissimo l'onorevole ministro in qual modo il problema sia risolto per ciò che riguarda il Tirso, soluzione che fa onore alla Direzione generale delle bonifiche, la quale si occupa dell'importante problema. Noi avremo un serbatoio che sarà uno dei primi d'Europa, provvederà all'irrigazione di un vasto piano e alla produzione di una quantità rilevante di forza motrice.

Adunque il problema, specialmente in questa circostanza, s'impone affinchè noi prepariamo anche negli altri bacini, a somiglianza di ciò che si è fatto pel Tirso, la possibilità di irrigazione e di produzione di energia. La qual cosa, per ragioni ovvie che è inutile io esponga, è di primaria importanza per il momento che corre e per la prossima e speriamo gloriosa e duratura pace.

Ora ricordo all'onorevole ministro che le modeste annualità stabilite per il serbatoio di irrigazione del Campidano di Cagliari e del Flumini Mannu sono state incamerate pel bacino del Tirso, di modo che quei due bacini idrografici, che sono pure molto importanti, mancano ora delle assegnazioni necessarie per provvedere ad un serbatoio qualsiasi o grande o piccolo.

Io credo che uno studio approfondito permetterà di mantenere integro il concetto informatore della legge e perciò raccomando al ministro di studiare il problema d'accordo col ministro di agricoltura, che ho il piacere di vedere presente, allo scopo di trovare una soluzione che rispetti il concetto informatore della legge.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Mi riservo di fare esaminare le due questioni sollevate dagli onorevoli Dore e Sanjust.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 183 resta approvato in lire 2,180,000.

Capitolo 184. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile in servizio delle opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna, lire 40,000.

Capitolo 185. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle

opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna (*Spese fisse*), lire 20,000.

Capitolo 186. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile, in servizio delle opere di sistemazione idraulica dell'isola di Sardegna, lire 10,000.

Acquedotto pugliese e silvicultura del Sele. — Capitolo 187. Costruzione ed esercizio dell'Acquedotto pugliese e rimboschimento del bacino idrologico del Sele e spese varie inerenti alla tutela della silvicoltura del bacino medesimo (leggi 26 giugno 1902, numero 245 e 8 luglio 1904, n. 381) (*Spesa ripartita*), lire 7,000,000.

Capitolo 188. Indennità fisse mensili e competenze diverse al personale ordinario dell'Amministrazione centrale del Genio civile e forestale addetto ai lavori di rimboschimento del bacino idrologico del Sele, *per memoria*.

Capitolo 189. Indennità di trasferte, sussidi e competenze diverse al personale addetto alla vigilanza del bacino idrologico del Sele, *per memoria*.

PRESIDENTE. Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Fraccacreta.

(*Non è presente*).

Ha facoltà di parlare l'onorevole Lembo.

LEMBO. Poichè riguardo all'Acquedotto pugliese è stata presentata la nuova convenzione con la società concessionaria, rinunzio a parlare su questo capitolo, riservando le mie osservazioni in sede di discussione della convenzione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, l'onorevole Magliano.

MAGLIANO. Anch'io rinunzio a parlare in attesa della discussione della convenzione.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 189 resta approvato *per memoria*.

Opere nella Basilicata. — Capitolo 190. Sistemazione idraulica montana e di pianura dei corsi d'acqua nella Basilicata (legge 31 marzo 1904, n. 140, articolo 46) (*Spesa ripartita*), lire 750,000.

Capitolo 191. Lavori di costruzione, sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali nella Basilicata (leggi 3 luglio 1902, n. 297 e 9 luglio 1908, n. 445, articolo 10) (*Spesa ripartita*), lire 1,100,000.

Capitolo 192. Strade provinciali sovvenute nella Basilicata (leggi 3 luglio 1902, n. 297; 31 marzo 1904, n. 140, articolo 51, lettera *a*, e 9 luglio 1908, n. 445) (*Spesa ripartita*), lire 800,000.

Capitolo 193. Strade comunali obbligatorie da ultimare e sistemare nella Basilicata (leggi 31 marzo 1904, n. 140 (articolo 51, lettera *b*) e 9 luglio 1908, n. 445 (articolo 11, lettera *a*) (*Spesa ripartita*), lire 170,000.

Capitolo 194. Strade da costruire e sistemare per allacciare alla esistente rete stradale, i comuni e le frazioni di comuni ora isolati nella Basilicata (leggi 31 marzo 1904, n. 140) (articolo 51, lettera *c*) e 9 luglio 1908, n. 445 (articolo 11, lettera *b*) (*Spesa ripartita*), lire 500,000.

PRESIDENTE. Su questo capitolo, ha facoltà di parlare l'onorevole Salomone.

SALOMONE. Rivolgo una preghiera vivissima al ministro dei lavori pubblici perchè cerchi di eliminare una vertenza che dura da parecchi anni tra l'Amministrazione provinciale e lo Stato a proposito dell'allacciamento alla rete stradale esistente, del comune isolato di Carbone, il quale non riesce a togliersi dall'isolamento in cui si trova, poichè non è compreso nella legge speciale e non può giovarsi della legge generale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Mango.

MANGO. Sento il dovere di richiamare l'attenzione della Camera e del Governo sul comune di Carbone, che non riesce a trarsi dall'isolamento in modo concreto; si deve sempre passare nel greto del fiume, e non vi è modo di veder costruito il ponte. E qui è il caso di ricordare all'onorevole ministro un fatto davvero singolare, che si deplora in genere molte volte nell'applicazione della legge sulla Basilicata.

Mentre quella provincia dovrebbe essere regolata dalla legge speciale che era destinata a curare tutti i mali nostri, ma che non dovrebbe escluderci dagli altri benefizî che dà il Parlamento con le leggi ordinarie, viceversa non solo la legge speciale ne ha curati pochissimi, ma accade di frequente che quando sopravvengono leggi d'indole generale per regolare determinate materie, e specie stradali, si finisce con lo escluderci dai benefici, che la nuova legge generale viene ad impartire. Ne è prova davvero desolante quanto da anni sta accadendo per la costruzione del ponte anzicennato, senza del quale non si può trarre dall'isolamento Carbone.

Con tutte le nostre insistenze, fatte durante cinque anni, questo comune non può ottenere giustizia. Si discute continuamente

senza che si concreti mai nulla tra Governo e Provincia, poichè quello vorrebbe persino addossare a quest'ultima la spesa della costruzione del ponte, il che è assurdo.

Certo se Carbone è nella tabella dei comuni da trarsi dall'isolamento, è strettamente logico che lo Stato abbia l'obbligo di fare tutte quelle opere d'arte, che sono indispensabili a conseguire tale finalità; nulla implica la dizione usata dalla Tabella con un punto specifico di sbocco della rotabile; l'essenziale è che in questa Tabella si legga Carbone, perchè ne consegua che la sua rotabile non debba sboccare mai nel greto di un fiume, ma si debba questo attraversare sopra un ponte, fino all'incontro di altra rotabile.

È questo di Carbone uno dei casi più tipici di non attuazione della legge di Basilicata, la cui azione d'altra parte – ed è doloroso constatarlo – si svolge torpida ed impacciata. Si direbbe quasi che essa è arenata, mentre in alcuni casi dovrebbe essere celerissima, come quando si tratta di lavori di frane. Onde io ricordo al ministro, con alta parola di protesta, quella davvero paurosa, di Latronico e l'altra di Lauria. Tanto per l'una che per l'altra non si vedono lavori concreti; parrebbe quasi che i tecnici si siano sfiduciati, mentre invece non vi è più tempo da perdere per salvare quegli abitanti: è grave, gravissimo ciò che accade nonostante tante volte io ne abbia parlato in quest'Aula, perchè trattasi della esistenza di due comuni importantissimi del Lagonegrese.

Io richiamo tutta l'attenzione dell'onorevole Ciuffelli su questi lavori di Basilicata, e mi auguro di non farlo invano perchè so quanto la Basilicata stia a cuore a lui che con l'onorevole Zanardelli, cooperò alla legge, alla cui riuscita egli quanto me deve tenere. (*Bene!*)

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 194 resta approvato in lire 500,000.

Capitolo 195. Lavori di consolidamento delle frane, risanamento degli abitati e fornitura di acqua potabile nella Basilicata (leggi 31 marzo 1904, n. 140) (articolo 56) e 9 luglio 1908, n. 445 (articolo 11, lettera *c*) (*Spesa ripartita*), lire 800,000

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

SALOMONE. Da parecchi anni molti comuni della Basilicata hanno preparato i progetti per l'esecuzione degli acquedotti; ma essi non sono stati poi eseguiti perchè si stabilì di provvedere con acquedotti consorziali. Ma per questi acquedotti consorziali non si è neppure pensato, nonostante siano decorsi quattro anni, a fare i progetti di massima, mentre avrebbero dovuto avere il loro compimento in quest'epoca. Prego perciò l'onorevole ministro di voler sollecitare la redazione di quei progetti.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 195 resta approvato in lire 800,000.

Capitolo 196. Costruzione di un fabbricato in Potenza a sede degli uffici pubblici governativi (leggi 9 luglio 1908, n. 445) (articolo 12) e 4 aprile 1912, n. 297 (articolo 4 lettera *q*) e Regio decreto 22 settembre 1914, n. 1026 (articolo 3, lettera *e*) (*Spesa ripartita*), lire 150,000.

Capitolo 197. Bonifiche nella Basilicata (legge 7 luglio 1902, n. 333) (*Spesa ripartita*), *per memoria*.

Capitolo 198. Spese pel Commissariato civile della Basilicata (legge 31 marzo 1904, n. 140, articolo 59) (*Spesa ripartita*), lire 40,000.

Capitolo 199. Imprevisti per le opere della Basilicata (legge 31 marzo 1904, numero 140, articolo 59) (*Spesa ripartita*), lire 60,000.

Spese generali per le opere nella Basilicata. — Capitolo 200. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche e al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle opere nella Basilicata, *per memoria*.

Capitolo 201. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile addetto al servizio delle opere nella Basilicata (*Spese fisse*), lire 100,000.

Capitolo 202. Indennità fisse mensili, trasferte, competenze diverse ed indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile addetto al servizio delle opere nella Basilicata, lire 30,000.

Capitolo 203. Spese casuali inerenti ai lavori nella Basilicata, *per memoria*.

Opere nelle provincie calabresi. — Capitolo 204. Lavori di sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali nelle provincie calabresi (legge 30 giugno 1904, n. 293) (articolo 1, lettera *f*) (*Spesa ripartita*), *per memoria*.

Capitolo 205. Opere stradali nelle provincie calabresi (leggi 3 luglio 1902, n. 297; 30 giugno 1904, n. 293; 25 giugno 1906, nu-

mero 255; 19 luglio 1907, n. 549 e 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 1, lettera *h* e articolo 11) (*Spesa ripartita*), lire 2,300,000.

Capitolo 206. Completamento della strada litoranea Jonica, tronchi Rossano-Cariati-Fiume Nicà (legge 25 giugno 1906, n. 255, tabella *A*), *per memoria*.

Capitolo 207. Manutenzione delle opere stradali provinciali nelle provincie calabresi ai sensi dell'articolo 34 della legge 25 giugno 1906, n. 255 (articolo 32 della legge), lire 30,000.

Capitolo 208. Strade comunali obbligatorie già iniziate da ultimare e sistemare nelle provincie calabresi (leggi 25 giugno 1906, n. 255; 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 6) e 30 giugno 1908, n. 302 (articolo 4) (*Spesa ripartita*), lire 440,000.

Capitolo 209. Strade comunali occorrenti ad allacciare alla esistente rete stradale i comuni e le frazioni di comuni ora isolati nelle provincie calabresi (legge 25 giugno 1906, n. 255) (*Spesa ripartita*), *per memoria*.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Larussa.

LARUSSA. A proposito di questo capitolo, come del successivo, devo ricordare all'onorevole ministro che la necessità delle strade occorrenti per allacciare i comuni calabresi alle reti stradali esistenti ovvero alle stazioni ferroviarie è stata riconosciuta dalla legge speciale per le Calabrie, che pose la spesa, per la massima parte, a carico dello Stato. Trattasi di paesi sperduti nelle montagne calabresi, segregati completamente dal consorzio civile, al quale anelano di unirsi. Ebbene, onorevole ministro, sono decorsi dieci anni dalla pubblicazione della legge, e nulla ancora si è fatto per queste comunicazioni, che sono vivamente reclamate. Così non è neppure in istudio la strada S. Cono-San Marco-Paradisoni, in comune di Cessaniti, alla provinciale di Briatico; la strada Ioppolo-Coccorino-Carmite alle nazionali; la strada Zaccanopoli-Zungri e la Zungri-Papaglionti, alle nazionali stesse e le altre della tabella annessa alla provvida legge.

Nel capitolo relativo a queste strade, nel bilancio dei lavori pubblici si legge soltanto un *per memoria*. Mi auguro che tale annotazione non resti quale omaggio al ricordo di una legge non eseguita; e che vorrà il ministro intanto, come raccomando, disporre gli studi necessari.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 209 resta approvato *per memoria*.

Capitolo 210. Strade comunali di accesso alle stazioni ferroviarie, agli approdi dei piroscafi postali ed ai porti nelle provincie calabresi (legge 25 giugno 1906, n. 255, e articolo 12 della legge 21 luglio 1910, n. 559). (*Spesa ripartita*), lire 300,000.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Larussa.

LARUSSA. Debbo rivolgere una preghiera semplice e concreta all'onorevole ministro, ed è che venga data in appalto la strada Joppolo Stazione, il cui progetto è pronto da tempo e per la quale tutte le pratiche sono state espletate, e le espropriazioni compiute. Ho pregato più volte il ministro al riguardo: e prego ancora, sperando di essere questa volta esaudito.

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

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Prendo atto delle raccomandazioni degli onorevoli Larussa, Mango e Salomone.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 210 resta approvato in lire 300,000.

Capitolo 211. Manutenzione delle opere stradali comunali nelle provincie calabresi costruite ai sensi dell'articolo 35 della legge 25 giugno 1906, n. 255 (articolo 32 della legge), lire 30,000.

Capitolo 212. Sistemazione idraulica montana e di pianura dei corsi d'acqua nelle provincie calabresi (legge 25 giugno 1906, n. 255) (*Spesa ripartita*), lire 150,000.

Capitolo 213. Opere di bonificazione nelle provincie calabresi – testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195, e leggi 7 luglio 1902, n. 333; 25 giugno 1906, n. 255 e 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lettera *g*) (*Spesa ripartita*), lire 1,250,000.

Capitolo 214. Opere marittime nelle provincie calabresi, leggi 14 luglio 1889, n. 6280, 13 marzo 1904, n. 102, 25 giugno 1906, n. 255, 14 luglio 1907, n. 542, 13 luglio 1910, n. 466 (articolo 49, lettera *b* e articolo 51 e tabella *A*, lettera *a*, nn. 6 e 8) e 4 aprile 1912, n. 297 (articolo 4, lettera *r*) (*Spesa ripartita*), *per memoria*.

PRESIDENTE. Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Pizzini.

PIZZINI. Devo dire poche parole in merito al porto di Paola.

Tengo conto dell'eccezionale momento che attraversiamo e delle condizioni eccezionali del bilancio. e non affaccio delle pretese; altrimenti dovrei chiedere uno stanziamento di cinque milioni per portare a compimento i lavori del porto di Paola, che è il più importante della Calabria.

Il ministro sa che già quasi per due terzi è costruito il molo a sud del porto di Paola, e che questa costruzione ha portato tale alterazione della spiaggia da dover consigliare la modificazione del progetto. Si è visto l'inconveniente, che il porto va a formarsi al di fuori del molo; su ciò s' è richiamata l'attenzione del ministro e una Commissione è stata mandata sul posto. Essa ha concluso di continuare il molo fino a quando procede diritto verso ponente, riservandosi di portare il gomito a destra o a sinistra a seconda che le circostanze richiederanno.

Non entro nella questione tecnica, perchè sono incompetente; solo faccio una raccomandazione all'onorevole ministro ed è che finita la parte retta, non sopravvengano interruzioni nei lavori e si faccia subito la scogliera di protezione al deposito delle locomotive per evitare maggiori danni che peserebbero sul bilancio dello Stato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Larussa.

LARUSSA. Discutendosi il bilancio dei lavori pubblici nel dicembre 1914, ebbi a ricordare alla Camera le vicende della costruzione del pontile di Pizzo, e di quelle opere accessorie ch' erano necessarie per preservare dalla corrosione del mare quella ridente marina.

L'onorevole ministro promise che avrebbe indetto gli appalti, essendo il nuovo progetto già pronto. Ricordo che è finita la stagione lavorativa del 1915 senza che la promessa sia stata adempiuta, e raccomando che non si lasci passare anche quest'anno la stagione propizia.

Attendo perciò dalla cortesia del ministro l'assicurazione formale che il progetto, che non importa neppure spese notevoli, sarà senz'altro appaltato, perchè non sia ritardata più oltre la costruzione di quest'opera reclamata dal commercio locale.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lombardi.

LOMBARDI. Alla Camera, al Governo, ho parlato più volte dello stato di abbandono del porto di Santa Venere. I colleghi Larussa e Pizzini hanno parlato del pontile di Pizzo e del porto di Paola. Non c'è, invero, gelosia pei porti di Calabria, ma se c'è un porto che ha diritto di essere ampliato e sistemato, è quello di Santa Venere, per il quale invano si scrive e si prega fin dal 1865 e pel quale dovrebbe esserci uno stanziamento speciale.

Mi auguro che il progetto sia completato e le opere si diano in appalto al più presto.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 214 resta approvato, *per memoria*.

Capitolo 215. Consolidamento di frane minaccianti abitati nelle provincie calabresi (leggi 25 giugno 1906, n. 255 e 9 luglio 1908, n. 445, articoli 38 e 39) (*Spesa ripartita*), *per memoria*.

Spese generali per le opere nelle provincie calabresi. — Capitolo 216. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile ed a quello di custodia delle bonifiche in servizio nelle provincie calabresi, lire 370,000.

Capitolo 217. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio nelle provincie calabresi (*Spese fisse*), lire 130,000.

Capitolo 218. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all' articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio nelle provincie calabresi, *per memoria*.

Capitolo 219. Sussidi per la ricostruzione o riparazione degli edifizi di uso pubblico non appartenenti allo Stato nei comuni danneggiati dal terremoto del 1905 e del 1907 ed in quelli di cui all'articolo 1 della legge 12 gennaio 1909, n. 12 – Lavori di costruzione del palazzo di giustizia di Catanzaro e di una caserma a Monteleone Calabro e lavori di riparazione degli edifici carcerari e delle scuole di proprietà comunale gravemente danneggiate per effetto del terremoto del 1905 nelle provincie calabresi, ai sensi dell'articolo 52 della legge 13 luglio 1910, n. 466 (*Spesa ripartita*), *per memoria*.

Opere nelle provincie Venete e di Mantova. — Opere idrauliche. — Capitolo 220. Opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili delle provincie venete e di Mantova (Legge 2 gennaio 1910, n. 9, articolo 35 e Regio decreto 22 settembre 1914, n. 1026, articolo 3, lettera *f*) (*Spesa ripartita*), *per memoria*.

Capitolo 221. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale addetto alle opere di ristabilimento nei fiumi, laghi e canali navigabili delle provincie venete e di Mantova, *per memoria*.

Capitolo 222. Sistemazione idraulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua delle provincie venete e di Mantova (articolo 6, comma *a* della legge 22 dicembre

1910, n. 919 e lettera *a*, n. 1 della tabella *C* annessa alla legge medesima) (*Spesa ripartita*), lire 300,000.

Capitolo 223. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale addetto alle opere di sistemazione idrulico-forestale nei bacini montani dei corsi d'acqua nelle provincie venete e di Mantova, lire 10,000.

Capitolo 224. Lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria nelle provincie venete e di Mantova, in dipendenza delle leggi 30 giugno 1904, n. 293 (articolo 1, lettera *k*), 21 giugno 1906, n. 238 (articolo 2, lettera *a*), 5 maggio 1907, n. 257 (articolo 15), 29 dicembre 1907, n. 810 (articolo 1, lettera *a*) e 22 dicembre 1910, n. 919 (articolo 6, comma *b* e *d* e tabella *C*, lettera *b*, nn. 3 e 4 in parte e lettera *d*, n. 8), del Regio decreto 30 dicembre 1913, n. 1435 (articolo 3), della legge 19 luglio 1914, n. 769 (articolo 2, lettera *c*) e del Regio decreto 22 settembre 1914, n. 1026 (articolo 3, lettera *g*) (*Spesa ripartita*), lire 2,650,000.

Capitolo 225. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale addetto ai lavori di riparazione e sistemazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria nelle provincie venete e di Mantova, lire 130,000.

Capitolo 226. Opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria nelle provincie venete e di Mantova. - Concorsi e sussidi a termini degli articoli 98 e 99 della legge 30 marzo 1893, n. 173, nn. 2, 15 e 19 della legge 7 luglio 1902, n. 304, provvedimenti relativi al buon regime dei fiumi e torrenti e sussidi ad opere idrauliche in virtù dell'articolo 321 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato *F* (articolo 6, comma *c* e tabella *C*, lettera *c*, n. 6 della legge 22 dicembre 1910, n. 919) (*Spesa ripartita*), lire 300,000.

Capitolo 227. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale del Genio civile addetto alle opere idrauliche di 3ª, 4ª e 5ª categoria nelle provincie venete e di Mantova, lire 5,000.

Spese non superiori a lire 30,000 inscritte in bilancio in virtù dell'articolo 34 della legge sulla contabilità generale. — Capitolo 228. Spese d'impianto pel servizio idrografico e mareografico nelle provincie venete e di Mantova, lire 15,000.

Bonifiche. — Capitolo 229. Opere di bonificazione nelle provincie venete e di Mantova in dipendenza del testo unico di legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195, e delle leggi 7 luglio 1902, n. 333, 6 giugno 1907, n. 300 (articolo 1, lettera *g*) e 30 giugno 1909, n. 407 (articolo 1, lettera *f*) (*Spesa ripartita*), lire 1,700,000.

Spese generali per le bonifiche. — Capitolo 230. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale di custodia delle bonifiche ed al personale del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie venete e di Mantova, lire 15,000.

Capitolo 231. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie venete e di Mantova (*Spese fisse*), lire 10,000.

Capitolo 232. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle bonifiche nelle provincie venete e di Mantova, *per memoria*.

Opere marittime. — Capitolo 233. Opere marittime nelle provincie venete in dipendenza delle leggi 14 luglio 1889, n. 6280; 13 marzo 1904, n. 102 e 14 luglio 1907, n. 542 (*Spesa ripartita*), lire 2,400,000.

Spese generali per le opere marittime. — Capitolo 234. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile in servizio delle opere marittime nelle provincie venete, lire 10,000.

Capitolo 235. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime nelle provincie venete, (*Spese fisse*), lire 20,000.

Capitolo 236. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere marittime nelle provincie venete, *per memoria*.

Edifici universitari. — Capitolo 237. Costruzione ed arredamento degli edifici per gli insegnamenti delle discipline idrauliche e loro applicazione presso la Regia scuola di applicazione per gli ingegneri di Padova (articolo 6, comma *e*, in parte, e tabella *C*, lettera *e*, n. 11 della legge 22 dicembre 1910, n. 919) (*Spesa ripartita*), lire 50,000.

Spese in dipendenza di alluvioni, piene e frane. — Capitolo 238. Consolidamento di frane minaccianti gli abitati, cui provvede direttamente lo Stato, escluse le provincie di Basilicata e Calabria (tabella *D*, ed articolo 62, lettera *a*, della legge 9 luglio 1908,

n. 445 e articolo 15, lettera *l* (n. 1) della legge 13 aprile 1911, n. 311) (*Spesa ripartita*), lire 450,000.

Capitolo 239. Spostamento degli abitati, comprese le provincie di Basilicata e di Calabria (tabella *E* e articolo 62, lettere *b* e *c* della legge 9 luglio 1908, n. 445 e articolo 15, lettera *l* (nn. 2 e 3) della legge 13 aprile 1911, n. 311) (*Spesa ripartita*), lire 350,000.

Capitolo 240. Spese di personale e imprevisti per i lavori di consolidamento e trasferimento di abitati compresi nelle tabelle *D* ed *E* della legge 9 luglio 1908, n. 445 (articolo 62, lettera *d* della medesima e articolo 15, lettera *l* (n. 4) della legge 13 aprile 1911, n. 311) (*Spesa ripartita*), lire 90,000.

Capitolo 241. Bonificamento della bassa zona di Pozzuoli (legge 13 aprile 1911, n. 311, articolo 15, lettera *f*) (*Spesa ripartita*), lire 400,000.

Capitolo 242. Contributo dello Stato nel pagamento delle annualità dei mutui concessi dalla Cassa depositi e prestiti a comuni e privati danneggiati da alluvioni e frane (*Spesa ripartita*), *per memoria.*

Capitolo 243. Contributo dello Stato nel pagamento delle annualità dei mutui concessi ai privati per la costruzione di case nei nuovi centri abitati (articolo 75 della legge 9 luglio 1908, n. 445) (*Spesa ripartita*), *per memoria.*

Capitolo 244. Contributo dello Stato nel pagamento delle annualità del mutuo concesso al comune di Brisighella (Ravenna) (legge 13 aprile 1911, n. 311, articolo 21), lire 4,000.

Capitolo 245. Lavori di riparazione di strade nazionali resisi necessari in conseguenza di alluvioni, piene e frane e opere di difesa delle strade stesse contro le corrosioni dei fiumi e dei torrenti (leggi 7 luglio 1901, n. 341; 3 luglio 1902, n. 298; 8 luglio 1903, n. 311; 7 luglio 1904, n. 313; 29 dicembre 1904, n. 674; 29 dicembre 1907, n. 810 (articolo 1, lettera *d*); 24 dicembre 1908, n. 747 (articolo 1); 13 aprile 1911, n. 311 (articolo 15, lettera *g*), Regio decreto 21 dicembre 1911, n. 1471 (articolo 1, lettera *a*), leggi 4 aprile 1912, n. 297 (articolo 4, lettera *s*) e 19 luglio 1914, n. 769 (articolo 2, lettera *e*) e Regio decreto 22 settembre 1914, n. 1026 (articolo 3, lettera *i*) (*Spesa ripartita*), lire 1,300,000.

Capitolo 246. Sussidi per opere di difesa degli abitati e delle opere stradali provinciali e comunali contro le frane e la corrosione dei fiumi e torrenti e per il ripristino delle opere stesse e di quelle idrauliche distrutte o danneggiate dalle alluvioni, piene e frane. (Fondo riunito in dipendenza dell'articolo 7 della legge 19 luglio 1909, n. 507. – Leggi 22 dicembre 1910, n. 919 (articolo 6, comma *e*, in parte, e tabella *C*, lettera *e*, n. 12); 4 aprile 1912, n. 297 (articolo 4, lettera *a*) e 19 luglio 1914, n. 769 (articolo 2, lettera *f*) e Regio decreto 22 settembre 1914, n. 1026 (articolo 3, lettera *l*) (*Spesa ripartita*), lire 940,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Bovetti.

BOVETTI. L'onorevole ministro ha ricordato ieri il provvido decreto luogotenenziale del 27 giugno 1915, circa i sussidi per le alluvioni.

La Camera ha dato plauso a quest'opera provvida e saggia del Governo; però io, come rappresentante di una di delle regioni maggiormente devastate dalle piene del 1914, mi permetto di pregare l'onorevole ministro, perchè questi sussidi non stiano solamente sulla carta. Noi abbiamo avuto gravissimi danni, abbiamo avanzato moltissime domande, alle quali non si è provveduto, o si è provveduto soltanto in piccolissima parte. Anzi è stata respinta una domanda per la considerazione che era fatta da consortisti privati per opere d'interesse privato. Non ha ricordato la Direzione generale dei ponti e strade che il decreto luogotenenziale del 27 giugno 1915 estendeva i criteri di applicazione delle precedenti leggi alle opere consortili, mentre le precedenti leggi riguardavano solo le opere comunali e provinciali. Ecco perchè prego il Governo di voler richiamare la pratica a cui ho accennato e di concedere questi sussidi con maggiore sollecitudine, perchè se saremo noi a provvedere alla spesa per i nostri paesi, il Governo ne avrà bensì vantaggio, ma non davvero i nostri ringraziamenti.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 246 resta approvato in lire 940,000.

Capitolo 247. Concorso straordinario dello Stato nella ricostruzione e nel consolidamento di opere stradali provinciali, distrutte o danneggiate dalle frane, alluvioni o piene nelle provincie di Campobasso, Chieti, Palermo e Potenza (articolo 1, lettera *i*, della legge 29 dicembre 1907, n. 810) (*Spesa ripartita*), lire 100,000.

Capitolo 248. Concorso dello Stato nella spesa per la ricostruzione del ponte della Priula, lungo la strada da Treviso a Udine,

danneggiato dalle piene del Piave (legge 4 aprile 1912, n. 297, articolo 4, lettera *t*) (*Spesa ripartita*), lire 50,000.

Capitolo 249. Sistemazione dei torrenti che attraversano l'abitato di Modica in provincia di Siracusa (articolo 3 della legge 8 luglio 1903, n. 311, articolo 4 della legge 3 luglio 1904, n. 313, e art. 6, comma *e*, in parte, e tabella *C*, lettera *e*, n. 10, della legge 22 dicembre 1910, n. 919) (*Spesa ripartita*), *per memoria*.

Capitolo 250. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale addetto ai lavori di sistemazione dei torrenti che attraversano l'abitato di Modica in provincia di Siracusa, *per memoria*.

Capitolo 251. Concorso straordinario dello Stato nella ricostruzione e nel consolidamento di opere stradali provinciali e comunali, danneggiate in Sicilia e nelle Calabrie dal nubifragio del novembre 1908, lire 50,000.

Capitolo 252. Sussidi alle opere di difesa degli abitati, a quelle stradali ed idrauliche provinciali, comunali e consortili, alle opere di ripristino degli edifici pubblici rese necessarie in conseguenza dei nubifragi, delle alluvioni e delle mareggiate dell'estate-autunno 1911, nelle provincie di Sondrio, Como, Genova e Porto Maurizio (per il comuni di Perinaldo), Napoli, Cagliari e Sassari (articolo 1 del Regio decreto 21 dicembre 1911, n. 1471, e articolo 2 della legge 12 luglio 1912, n. 772 e articolo 2, lettera *a*, della legge 26 giugno 1913, n. 764) (*Spesa ripartita*), lire 660,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Onorevole ministro, ricordo l'interessamento che il Governo ha preso in occasione del disastro alluvionale, che ha colpito due dei centri più importanti del golfo Ligure, Rapallo e Santa Margherita. Sul luogo, con sollecita premura, si recò l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno, che ebbe a constatare con noi i gravi disastri e le gravissime conseguenze di quell'alluvione, la quale non fece solo danni materiali, ma volle mietere anche vittime umane.

Per Rapallo il disastro fu principalmente dovuto alla diga ferroviaria, la quale costituisce una specie di argine e crea un lago artificiale, non lasciando defluire le acque. Per Santa Margherita vi contribuirono anche i detriti che escono dalla galleria di Ruta.

Il Governo ha nominato una Commissione di tecnici, i quali si sono recati *in loco* e si sono posti allo studio per vedere il da farsi onde impedire che quelle due città le quali hanno assunto, e meritamente, nome di stazioni climatiche e costituiscono nel golfo Ligure due centri veramente incantevoli, non abbiano a soffrire altre iatture. E poichè quei comuni non si possono permettere il lusso di uffici tecnici, in quell'occasione ho raccomandato che il Governo voglia dare incarico agli uffici tecnici locali del Genio civile di occuparsi della esecuzione, e naturalmente della sorveglianza dei lavori.

Ora vorrei chiedere al ministro a che punto si trovano gli studi della Commissione perchè urge di provvedere, e se il Governo consente l'autorizzazione al Genio civile di Genova di sorvegliare l'esecuzione di questi lavori. E come conclusione rivolgo la domanda alla Amministrazione ferroviaria autonoma, che per la sua diga è causa di queste inondazioni, quando toglierà quella diga per sostituirla con un viadotto che lasci defluire naturalmente le acque.

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

Ne ha facoltà.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Poichè hanno parlato parecchi colleghi, per non rispondere di volta in volta, dirò all'onorevole Pizzini che per il porto di Paola attendo il responso della Commissione tecnica nominata a tale scopo e vedrò quello che sia possibile di fare. Per il porto di Santa Venere esaminerò pure le pratiche in corso, al fine di sollecitarle.

L'onorevole Larussa può stare certo che ciò che ho promesso manterrò, malgrado delle difficoltà che hanno cagionato il ritardo.

Così pure all'onorevole Bovetti prometto che farò riesaminare la questione che egli ha sollevato testè, e se vi è stato un errore di interpretazione della legge, sarà facil cosa il correggerlo.

All'onorevole Cavagnari debbo dire che ho sollecitata la Commissione, inviata dal Governo in Liguria, per riconoscere le cause delle inondazioni avvenute, a presentare la sua relazione. Spero di averla a giorni e vedrò allora quello che vi sia da fare.

È però necessario avvertire l'onorevole Cavagnari che per le opere comunali occorre che i Municipi sotto la direttiva del Genio civile, si mettano in grado di fare i progetti di dettaglio. Perchè gli uffici governativi non possono provvedere a tutto: potranno dare le linee direttive, ma i progetti ese-

cutivi per riparare ai danni alle opere comunali bisogna che li facciano fare i comuni.

Assicuro anche che farò a suo tempo sorvegliare l'esecuzione delle opere cui ha accennato, l'onorevole Cavagnari, il che è anche un dovere, perchè lo Stato contribuisce in parte nelle spese di queste opere.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 252 resta approvato in lire 660,000.

Capitolo 253. Sussidi da concedersi a privati e ad istituti pubblici di beneficenza nelle provincie di Sondrio, Como, Genova, Porto Maurizio (comune di Perinaldo), Napoli, Cagliari, Sassari e Catania in luogo dei mutui di cui all'articolo 6 del Regio decreto 21 dicembre 1911, n. 1471 (articolo 7 del decreto stesso e articolo 2 della legge 12 luglio 1912, n. 772 e articolo 2, lettera *b* della legge 26 giugno 1913, n. 764) (*Spesa ripartita*), lire 250.000.

Spese per riparazione dei danni dell'eruzione del Vesuvio dell'aprile 1906. — Capitolo 254. Riparazione di danni, sistemazione idraulica e forestale dei torrenti situati nella plaga vesuviana, compimento e manutenzione provvisoria della bonifica dei torrenti di Somma e Vesuvio (Tabelle *E* ed *F* annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390 e tabella *C* annessa alla legge 30 giugno 1909, n. 407, articolo 2, lettera *c*, della legge 13 aprile 1911, n. 311 e articolo 2, lettera *c*, della legge 26 giugno 1913, n. 764) (*Spesa ripartita*), lire 700,000.

Capitolo 255. Indennità fisse mensili, trasferte e competenze diverse al personale ordinario del Genio civile addetto al servizio delle opere di cui alle tabelle *E* ed *F* annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390, lire 32,000.

Capitolo 256. Stipendi al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere di cui alle tabelle *E* ed *F* annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390 (*Spese fisse*), lire 18,000.

Capitolo 257. Indennità fisse mensili, trasferte, sussidi, competenze diverse e indennità in base all'articolo 11 della legge 3 marzo 1904, n. 66, al personale aggiunto del Genio civile in servizio delle opere di cui alle tabelle *E* ed *F* annesse alla legge 19 luglio 1906, n. 390, *per memoria*.

Spese di riparazione dei danni di terremoti. — Capitolo 258. Riparazione, ricostruzione o nuova costruzione degli edifici pubblici dello Stato in Messina, Reggio Calabria e negli altri luoghi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 (articolo 51 della legge 13 luglio 1910, n. 466, 3° comma e articolo 2, lettera *a* e articolo 3 della legge 28 luglio 1911, n. 842) (*Spesa ripartita*), lire 7,320,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Toscano.

TOSCANO. L'onorevole ministro lodevolmente ha fatto approvare dal Consiglio superiore dei lavori pubblici i diversi progetti per la ricostruzione degli edifizi di Messina.

Oltre l'approvazione abbiamo avuto anche gli appalti della quasi totalità di essi. Però uno di questi edifizi, il più gradito per la sua natura e per la sua tradizione storica e scientifica, quale è l'Ateneo della città di Messina, è stato appaltato, ma i lavori non sono ancora iniziati, nonostante la regolare consegna fatta dagli uffici incaricati al concessionario.

Amerei sinceramente di vedermi smentito in quello che ho affermato, per indicazioni ricevute poco fa da persone degne di fede, e per la rispettabilità dell'impresa costruttrice, e per la importanza stessa della costruzione. Se però il mio rilievo rispondesse a cruda verità, io mi farei lecito di raccomandare vivamente all'onorevole ministro perchè voglia porre un pronto rimedio.

E se l'impresa dei lavori si appigliasse a futili pretesti, per rimandare la costruzione dell'importante edificio, l'onorevole ministro, per quel patriottismo che tanto lo distingue, vorrà prendere i provvedimenti opportuni a tutela degli interessi della studentesca universitaria e di Messina.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Terrò conto della raccomandazione dell'onorevole Toscano.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 258 resta approvato in lire 7,320,000.

Capitolo 259. Costruzione nei centri urbani di Messina, Reggio Calabria e Palmi di case per l'abitazione degli impiegati dello Stato, ivi residenti per ragioni di ufficio, esclusi quelli dipendenti dal Ministero della guerra (legge 28 luglio 1911, n. 842, articolo 2, lettera *b* e articolo 3) (*Spesa ripartita*), lire 1,000,000.

Capitolo 260. Spese di sorveglianza sulle riparazioni, ricostruzioni e nuove costruzioni nei comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 dipendenti dalle disposizioni del titolo IV della legge 28 luglio 1911, n. 842, e provvedimenti d'ufficio per i detti

lavori (articoli 56 e 179 del testo unico di legge 12 ottobre 1913, n. 1261) (*Spesa ripartita*), lire 120,000.

Capitolo 261. Spese relative al funzionamento del Comitato speciale per l'esame dei progetti di opere pubbliche da costruirsi nei comuni colpiti dal terremoto del 28 dicembre 1908 (Regio decreto 6 dicembre 1912, n. 1104 e legge 28 luglio 1911, n. 842), lire 15,000.

Assegnazione per un fondo di riserva. — Capitolo 262. Assegnazione per un fondo di riserva per maggiori stanziamenti relativi a spese autorizzate e ad eventuali nuove opere da autorizzarsi con la legge di bilancio per somme non eccedenti lire 30,000 e con leggi speciali per somme superiori, lire 2,094,500.

Categoria II. *Spese di costruzione di strade ferrate.* — Capitolo 263. Costruzione di strade ferrate dipendenti dalle leggi 21 luglio 1911, nn. 846 e 848; 13 aprile 1911, n. 258; 19 luglio 1909, n. 518; 12 luglio 1908, n. 444 e precedenti (tabella *C* annessa alla legge 4 aprile 1912, n. 297), e dalla legge 26 giugno 1913, n. 764 (articolo 6) (*Spesa ripartita*), lire 45,500,000.

Su questo capitolo ha facoltà di parlare l'onorevole Bovetti.

BOVETTI. L'onorevole ministro ci ha dato ieri una lieta novella, quella di avere assicurato il finanziamento per le ferrovie in corso di avanzata costruzione onde procurarne sollecitamente la ultimazione. Tra queste vi deve essere la Fossano-Mondovì-Ceva, ben nota all'onorevole ministro, per avergli io ed altri miei colleghi fatto su di essa vivissime e ripetute sollecitazioni. Per questa ferrovia si sono spesi 40 milioni: occorre solo l'ultimazione dell'ultimo tratto, cioè del quarto tronco, che costa all'incirca 4 o 5 milioni.

Io faccio una raccomandazione all'onorevole ministro, che fra queste ferrovie sia compresa anche la Fossano-Mondovì Ceva, e così non soffrirà interruzione la costruzione di questa linea importantissima.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Abisso.

ABISSO. Vi rinunzio.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici.* Posso assicurare l'onorevole Bovetti che sono stati stanziati i fondi necessari per i lavori che egli desidera.

BOVETTI. Ringrazio.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 263 resta approvato in lire 45,500,000.

Capitolo 264. Spese per studi, progetti, direzione e sorveglianza delle nuove costruzioni ferroviarie, lire 4,500,000.

Categoria III. *Movimento di capitali.* — *Partite che si compensano nell'entrata* — Capitolo 265. Anticipazione di spese contrattuali a carico degli appaltatori, lire 10,000.

Restituzione al Tesoro di anticipazioni effettuate. — Capitolo 266. Rimborso dei fondi anticipati dal Tesoro in base all'articolo 3 della legge 4 aprile 1912, n. 297, all'articolo 3 della legge 12 luglio 1912, n. 772 ed all'articolo 2 della legge 20 marzo 1913, n. 215, lire 1,364,000.

Categoria IV. *Partite di giro.* — Capitolo 267. Fitto di beni demaniali destinati ad uso od in servizio di amministrazioni governative, lire 415,050.25.

Capitolo 268. Somme corrispondenti ai pagamenti da disporre per le opere straordinarie di bonificamento da rimborsarsi al Tesoro mediante prelevamento dal conto corrente con la Cassa dei depositi e prestiti (articoli 67 e 68 del testo unico della legge sulle bonificazioni 22 marzo 1900, n. 195), lire 15,225,000.

Riassunto per titoli. — Titolo I. *Spesa ordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 9,921,100.

Debito vitalizio, lire 1,943,000.

Ponti e strade, lire 10,605,000.

Opere idrauliche, lire 6,592,700.

Bonifiche, lire 311,600.

Opere marittime, lire 7,017,000.

Automobili e strade ferrate e servizi di navigazione lacuale, lire 11,501,281.52.

Servizio delle opere idrauliche e marittime nelle provincie venete e di Mantova:

Spese generali, lire 70,200.

Opere idrauliche, lire 3,463,000.

Opere marittime, lire 1,212,000.

Totale della categoria prima della parte ordinaria, lire 52,636,881.52.

Titolo II. *Spesa straordinaria.* — Categoria I. *Spese effettive.* — Spese generali, lire 800,000.

Strade e ponti. — Sistemazione e miglioramento di ponti e strade nazionali, lire 1,560,000.

Costruzione di strade nazionali e di strade provinciali sovvenute dallo Stato, lire 5,740,000.

Strade comunali e vicinali, lire 7 milioni 100 mila.

Opere idrauliche, lire 6,100,000.

Bonifiche, lire 15,000,000.

Opere marittime, lire 15,300,000.

Strade ferrate, tramvie e automobili, lire 9,040,000.

Opere in Roma – Università, Regia Scuola politecnica e Biblioteca nazionale in Napoli – Politecnico di Torino, lire 11,272,500.

Sistemazione idraulica dell'Isola di Sardegna, lire 2,250,000.

Acquedotto pugliese e silvicultura del Sele, lire 7,000,000.

Opere nella Basilicata, lire 4,500,000.

Opere nelle provincie calabresi, lire 5,000,000.

Opere nelle provincie venete e di Mantova:

Opere idrauliche, lire 3,410,000.

Bonifiche, lire 1,725,000.

Opere marittime, lire 2,430,000.

Edifici universitari, lire 50,000.

Spese in dipendenza di alluvioni, piene e frane, lire 4,644,000.

Spese per riparazione dei danni del Vesuvio, lire 750,000.

Spese per riparazione dei danni del terremoto, lire 8,445,000.

Imprevisti per le opere contemplate ai nn. 1 a 12 della tabella *C* annessa alla legge 22 dicembre 1910, n. 919, lire ».

Assegnazione per un fondo di riserva, lire 2,094,500.

Totale della categoria prima della parte straordinaria, lire 114,221,000.

Categoria II. — *Spese di costruzione di strade ferrate*, lire 50,000,000.

Categoria III. — *Movimento di capitali.* — Partite che si compensano nell'entrata, lire 10,000.

Restituzione al tesoro di anticipazioni effettuate, lire 1,364,000.

Totale del titolo II (*Spesa straordinaria*), lire 165,595,000.

Totale delle spese reali (ordinarie e straordinarie), lire 218,231,881.52.

Categoria IV. — *Partite di giro*, lire 15,640,050.25.

Riassunto per categorie. — Categoria I. — Spese effettive (*Parte ordinaria e straordinaria*), lire 166,857,881.52.

Categoria II. — Costruzione di strade ferrate (*Parte straordinaria*), lire 50,000,000.

Categoria III. — Movimento di capitali, lire 1,374,000.

Totale spese reali, lire 218,231,881.52.

Categoria IV. — Partite di giro, lire 15,640,050.25.

Totale generale a cui ascende il bilancio dei lavori pubblici, lire 233,871,931.77.

Lo pongo a partito.

(*È approvato*).

Passiamo ora alla discussione dello stato di previsione dell'entrata e della spesa delle ferrovie dello Stato.

Entrata. — Titolo I. *Parte ordinaria.* — (*Articolo 18, prima parte, della legge 7 luglio 1907, n. 429*). — § 1. *Prodotti del traffico.* — Capitolo 1. Viaggiatori, lire 240,258,418.23.

Capitolo 2. Viaggi dei membri del Parlamento, lire 741,581.77.

Capitolo 3. Bagagli e cani, lire 11,000,000.

Capitolo 4. Merci a grande velocità, lire 31,000,000.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Morpurgo.

MORPURGO. Ho pochissime parole da dire per pregare l'onorevole ministro di prendere a cuore l'argomento, che egli ben conosce, dei trasporti ferroviari delle merci per la regione veneta e specialmente per la provincia di Udine.

Sa l'onorevole ministro come in tutti i mesi decorsi i trasporti abbiano subìto delle stasi parziali e totali, le quali hanno portato, come conseguenza, che anche i generi di prima necessità sono venuti a mancare talune volte, anche in Udine, con grandissimo disagio della popolazione. Oltre ai generi di prima necessità sono mancati i carboni per le industrie, tanto che molte hanno dovuto sospendere il lavoro.

Le popolazioni hanno dovuto sopportare, e sopportano con mirabile fortezza d'animo, con sentimento patriottico elevatissimo, tutti i disagi che derivano dalla guerra che là presso si combatte, ma è pur necessario che si procuri di togliere, per quanto è possibile, i gravissimi inconvenienti da me denunziati.

Prego l'onorevole ministro di voler fare in modo che la Direzione generale delle ferrovie, di concerto coll'intendenza generale dell'esercito, adotti quei provvedimenti che sono necessari affinchè questi generi di prima necessità arrivino nella regione veneta e specialmente ad Udine nella quantità e con la sollecitudine necessaria.

E, poichè certamente un grave inconveniente è quello, che sul ponte sul Tagliamento manca il secondo binario, mentre è pronta la sede per posarlo, prego l'onorevole ministro di dare disposizioni perchè questa posa avvenga al più presto. In tal modo si toglierebbe il principale degli inconvenienti, da me lamentati.

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

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. L'argomento, sul quale l'onorevole Morpurgo ha richiamato la mia attenzione, è veramente importante, poichè le popolazioni di alcune provincie del Veneto, appunto per la intensità dei trasporti militari, hanno sofferto e soffrono ritardi nella spedizione e più nell'arrivo delle merci, che loro occorrono. Bisogna dire, ad onore di quelle popolazioni, che esse sopportano questi danni inevitabili con patriottica rassegnazione e senza far sentire alcun lamento, cosicchè la raccomandazione dell'onorevole Morpurgo ha ogni titolo alla considerazione del Governo, il quale ha cercato di limitare, per quanto è stato possibile, la sospensione del trasporto delle merci. Fra i lavori di ampliamento, che sono in parte già fatti e in parte da eseguire nel Veneto, vedrò se sia possibile di comprendere il doppio binario, di cui si è interessato l'onorevole Morpurgo.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, il capitolo 4 resta approvato in lire 31,000,000.

Capitolo 5. Merci a piccola velocità accelerata, lire 30,000,000.

Capitolo 6. Merci a piccola velocità ordinaria, lire 284,000,000.

Capitolo 7. Prodotti delle ferrovie complementari sicule, lire 300,000:

A) Viaggiatori, lire 230,000;

B) Bagagli e cani, lire 2,000:

C) Merci a grande velocità, lire 5,000;

D) Merci a piccola velocità accelerata, lire 3,000;

E) Merci a piccola velocità ordinaria, lire 60,000.

Capitolo 8. Prodotti della navigazione dello stretto di Messina, lire 680,000:

A) Viaggiatori, lire 290,000;

B) Bagagli e cani, lire 20,000;

C) Merci a grande velocità, lire 50,000;

D) Merci a piccola velocità accelerata, lire 80,000;

E) Merci a piccola velocità ordinaria, lire 240,000.

Capitolo 9. Prodotti del servizio di navigazione (*Articoli 2 e 16 della legge 5 aprile 1908, n. 111*), lire 2,850,000:

A) Passeggeri, lire 2,420,000;

B) Merci, lire 310,000;

C) Bestiame, lire 120,000.

§ 2. *Introiti indiretti dell'esercizio*. — Capitolo 10. Redditi patrimoniali, lire 2,200,000:

A) Pigioni di locali, lire 560,000;

B) Affitto di terreni ed aree di deposito, lire 250,000;

C) Vendita di prodotti del suolo, lire 150,000;

D) Concessioni di caffè, spacci diversi e affitti relativi, lire 760,000;

E) Canoni per concessioni di binari di raccordo, lire 260,000;

F) Canoni per pedaggi e attraversamenti, lire 180,000;

G) Diversi, lire 40,000.

Capitolo 11. Telegrammi privati, lire 240,000.

Capitolo 12. Noli attivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 1,100,000.

Capitolo 13. Nolo di materiali diversi dell'Amministrazione ferroviaria, lire 800,000.

Capitolo 14. Prodotti per servizi accessori, lire 1,440,000:

A) Tasse per deposito bagagli, lire 300,000;

B) Tasse per gabinetti di toilette, lire 11,000;

C) Introiti della pubblicità, lire 190,000:

Introiti per il servizio di pubblicità di terzi nelle stazioni e nei treni, lire 120,000;

Introiti per inserzioni, vendita pubblicazioni e servizi vari di propaganda, lire 70,000;

D) Canone pagato dall'Opera di Previdenza per la rivendita di libri e giornali, lire 50,000;

E) Introiti lordi per noleggio di cuscini, lire 450,000;

F) Introiti per il servizio dei *camions* automobili, lire »;

G) Servizio di presa e consegna a domicilio, lire 60,000;

H) Tassa differenziale di trasporto del combustibile venduto a terzi, lire 100,000;

I) Diversi, lire 279,000.

Capitolo 15. Introiti indiretti delle Ferrovie secondarie sicule, lire 25,000.

Capitolo 16. Introiti indiretti dell'esercizio navigazione (articolo 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111), lire 1,000,000:

A) Noli marittimi, lire 990,000;

B) Diversi, lire 10,000.

Capitolo 17. Introiti devoluti al bilancio in compenso dei nuovi oneri assunti per la gestione pensioni e sussidi (legge 9 luglio 1908, n. 418, articolo 3, lettera *d*, ed articolo 8, prima parte), lire 12,000,000:

A) Sovratasse sui trasporti a termini dell'articolo 22 della legge 29 marzo 1900, n. 101, lire 10,900,000;

B) Concorso della gestione pensioni e sussidi nelle spese del servizio sanitario (capitolo 90 della spesa), lire 250,000;

C) Ricavo dalla vendita degli oggetti abbandonati e non reclamati, lire 60,000;

D) Eccedenze di cassa ed eccedenze di tassazione e assegni non rimborsati, lire 250,000;

E) Biglietti d'ingresso nelle Stazioni e di accesso ai piroscafi, lire 530,000;

F) Utili sulla vendita di prontuari, tariffe e documenti di trasporto, lire 10,000;

G) Diversi, lire ».

Capitolo 18. Introiti per i servizi marittimi di Venezia e della gestione marittima di Genova molo vecchio, lire 4,700,000.

Capitolo 19. Utili di magazzino, lire 4,600,000:

A) Eccedenze riscontrate nelle scorte, lire 1,850,000;

B) Maggior ricavo nella vendita dei materiali in rapporto al prezzo di carico e utili diversi, lire 2,750,000.

§ 3. *Entrate eventuali.* — Capitolo 20. Proventi eventuali, lire 3,700,000:

A) Interessi sulle somme eccedenti i bisogni giornalieri di cassa versate nelle sezioni di Tesoreria provinciale presso la Banca d'Italia, lire 200,000;

B) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con Ditte, Imprese, Agenzie, ecc., lire 300,000;

C) Multe inflitte per ritardata consegna di materiali e per ritardata ultimazione di lavori e per inadempimento di patti contrattuali (capitolo 64 della spesa), 1,800,000 lire;

D) Differenze di cambio, lire 1,000,000;

E) Diversi, lire 400,000.

Capitolo 21. Entrate eventuali delle ferrovie secondarie sicule, *per memoria.*

Capitolo 22. Prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, destinati alla parte ordinaria (articolo 24, comma 1° e 4°, della legge 7 luglio 1907, n 429 e articolo 1° della legge 25 giugno 1909, n. 372), *per memoria.*

Capitolo 23. Economie verificatesi nella gestione dei residui passivi della parte ordinaria ad integrazione del prodotto netto, *per memoria.*

Capitolo 24. Ricuperi di crediti verso funzionari ed agenti dell'Amministrazione per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne o pagamenti e simili di somme e valori, *per memoria.*

§ 4. *Introiti per rimborsi di spesa.* — Capitolo 25. Trasporti e prestazioni a rimborso di spesa, lire 14,000,000:

A) Trasporti per conto dello Stato, lire 2,000,000;

B) Trasporti per lavori e forniture in conto patrimoniale e in conto terzi 1,800,000 lire;

C) Trasporti per conto di imprese incaricate di lavori, lire 3,300,000;

D) Trasporti per conto della gestione autonoma dei magazzini, lire 6,600,000;

E) Concorso del Ministero della pubblica istruzione nei viaggi dei maestri elementari, lire 100,000;

F) Trasporti in borsa comune colle Società ferroviarie in corrispondenza, »;

G) Ammagliature, imballaggi ed altre prestazioni delle agenzie doganali, lire 70,000;

H) Terremoto del 28 dicembre 1908, lire 10,000:

I) Diverse, lire 120,000.

Capitolo 26. Ricuperi di carattere generale, lire 7,900,000:

A) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste di carattere patrimoniale, lire 5,430,000;

B) Studi, dirigenza e sorveglianza di lavori e provviste per conto di altre Amministrazioni dello Stato e di terzi, lire 525,000;

C) Prestazioni per altre ferrovie, lire 760,000;

D) Ricuperi di spese giudiziali e contenziose, lire 60,000;

E) Ricuperi di spese per il servizio sanitario, lire 75,000;

F) Ricuperi di contributi al fondo pensioni e sussidi, lire 50,000;

G) Ricuperi diversi, lire 1,000,000.

Capitolo 27. Ricuperi del Servizio Movimento, lire 4,300,000:

A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari, lire 180,000;

B) Per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi, lire 2,950,000;

C) In conto indennizzi; lire 770,000;

D) Diversi, lire 400,000.

Capitolo 28. Ricuperi del Servizio Trazione, lire 13,700,000:

A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari, lire 20,000;

B) Per manovre con locomotive e carrelli trasbordatori, lire 13,000,000;

C) Per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi, lire 500,000;

D) Diversi, lire 180,000.

Capitolo 29. Ricuperi del Servizio Veicoli, lire 1,500,000:

A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari, lire 1,000,000;

B) Per riscaldamento treni (capitolo 6-*F*-2 della spesa), lire 420,000;

C) Per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi, lire 40,000;

D) Diversi, lire 40,000.

Capitolo 30. Ricuperi del Servizio Lavori, lire 2,300,000:

A) Per prestazioni in conto spese patrimoniali e complementari, lire 1,800,000;

B) Per prestazioni ad altre Amministrazioni dello Stato ed a terzi, lire 400,000;

C) Diversi, lire 100,000.

Capitolo 31. Introiti a rimborso di spese delle ferrovie secondarie Sicule, lire 80,000:

A) Trasporti per conto dello Stato, *per memoria*;

B) Trasporti e ricuperi diversi, lire 80,000.

Capitolo 32. Ricuperi per prestazioni dell'esercizio di Navigazione, lire 100.000:

A) Navigazione colle isole, lire 90,000;

B) Stretto di Messina, lire 10.000.

Capitolo 33. Versamento in conto esercizio al magazzino, da parte dei Servizi, di materie fuori d'uso od esuberanti, lire 3,000,000:

A) Servizi centrali, lire 100,000;

B) Servizio movimento, lire 380,000;

C) Servizio trazione, lire 280,000;

D) Servizio veicoli, lire 15,000;

E) Servizio lavori, lire 2,200,000:

1. Traverse, lire 1,950,000;
2. Altri materiali, lire 250,000.

F) Ferrovie secondarie Sicule, *per memoria*;

G) Navigazione, lire 25,000:

1. Navigazione colle isole, lire 20,000;
2. Stretto di Messina, lire 5,000.

Capitolo 34. Sovvenzione annua del Tesoro per il servizio di navigazione (articolo 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111), lire 2,700,000.

Capitolo 35. Ritenute, in conto entrate, al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (articolo 3 della legge 7 luglio 1876, n. 3212, serie 2ª), lire 35,000.

Capitolo 36. Contributo di altre Amministrazioni nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune, lire 1,600,000.

Capitolo 37. Somma prelevata sugli affitti delle case economiche per interessi dei capitali investiti nella costruzione delle case stesse (articolo 4 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (capitolo 94 della spesa), lire 975,000.

§ 5. *Introiti con speciale destinazione, a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa.* — Capitolo 38. Concorso di enti pubblici o privati nelle spese di straordinaria manutenzione (capitolo 51 delle spesa), *per memoria.*

Capitolo 39. Versamento a magazzino di materie provenienti da lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitolo 51 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 40. Versamento a magazzino di materiali provenienti dal rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo 52 della spesa), *per memoria*:

A) Rinnovamenti e rifacimenti di tratti continui, *per memoria*;

B) Ricambi saltuari, *per memoria.*

Capitolo 41. Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori d'uso (capitolo 53 della spesa) *per memoria*:

A) Locomotive, locomotori e automotrici, *per memoria*;

B) Veicoli, *per memoria.*

Capitolo 42. Ricavo dalla demolizione od alienazione di galleggianti fuori servizio (articolo 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (capitolo 55 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 43. Versamento a magazzino di materiali provenienti da lavori in conto migliorie, *per memoria.*

Capitolo 44. Introiti a reintegro di capitoli di spese delle ferrovie secondarie Sicule, *per memoria*:

A) Concorso di terzi nelle spese di straordinaria manutenzione, *per memoria*;

B) Versamento a magazzino di materie provenienti dai lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore, *per memoria*;

C) Versamento di materiali provenienti dalla parte metallica dell'armamento, *per memoria*;

D) Ricavo dalla demolizione od alienazione del materiale rotabile messo fuori uso, *per memoria.*

Capitolo 45. Avanzi di mandati d'anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte ordinaria (articolo 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429), *per memoria.*

Titolo II. *Parte straordinaria.* — (*Articolo 18, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429*). — Capitolo 46. Sovvenzioni del Tesoro per lavori e provviste di carattere patrimoniale, lire 75,000,000:

A) Per la rete ferroviaria, lire 75,000,000;

B) Per la navigazione, lire ».

Capitolo 47. Introiti straordinari da assegnare alle spese di carattere patrimoniale a complemento delle sovvenzioni del Tesoro, lire 14,960,000:

A) Rimborsi e concorsi di Società concessionarie di ferrovie, di altre Amministrazioni pubbliche e di terzi, nella spesa

di lavori e provviste in aumento patrimoniale (capitolo 76 della spesa), *per memoria*;

B) Ricavo dalla vendita di beni immobili (capitolo 76 della spesa), *per memoria*;

C) Materiali di disfacimento pertinenti al patrimonio ferroviario (capitoli 75 e 76 della spesa), *per memoria*;

D) Materiali di disfacimento di galleggianti (capitolo 73 della spesa), *per memoria*;

E) Versamento a magazzino di materiali d'esercizio esuberanti, *per memoria*;

F) Contributo della parte ordinaria per spese di rinnovamento del materiale rotabile, lire 14,960,000;

G) Contributo della parte ordinaria per spese di migliorie, *per memoria*;

H) Diversi, *per memoria*.

Capitolo 48. Avanzi di mandati d'anticipazione da reintegrare ai capitoli di parte straordinaria (articolo 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429), *per memoria*.

Titolo III. *Magazzini ed officine.* — § I. *Gestione autonoma dei magazzini.* — (*Articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429*). — Capitolo 49. Fondi forniti dal Tesoro per aumento della dotazione di magazzino, *per memoria*.

Capitolo 50. Prelevamenti dal Fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (articolo 24, comma 1° e 5°, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372), *per memoria*.

Capitolo 51. Forniture ai Servizi (capitolo 80 della spesa), lire 214,300,000:

A) per conto spese ordinarie di esercizio e complementari, lire 111,210,000:

1. Direzione generale. Servizi centrali, lire 500,000;

2. Servizio approvvigionamenti, lire 400,000;

3. Servizio movimento, lire 8,500,000;

4. Servizio commerciale, lire 250,000;

5. Servizio trazione, lire 80,000,000;

6. Servizio veicoli, lire 800,000;

7. Servizio lavori, lire 16,810,000:

a) Traverse e altri legnami, 12,810,000 lire;

b) Altri materiali, lire 4,000,000;

8. Ferrovie secondarie sicule, 300,000 lire;

9. Esercizio navigazione, lire 3,650,000:

a) Navigazione con le Isole, 3,150,000 lire;

b) Stretto di Messina, lire 500,000;

B) per conto spese patrimoniali, lire 28,000,000;

C) per conto officine, lire 58,290,000;

D) per costituzione scorte, lire 16,800,000.

Capitolo 52. Ricavi per vendite e accrediti diversi (somma da reintegrare al capitolo 80 della spesa), *per memoria*:

A) Vendite al personale, ad Amministrazioni pubbliche ed a terzi, *per memoria*;

B) Forniture in conto massa vestiario, *per memoria*;

C) Accreditamento di deficienze giustificate riscontrate nelle scorte e deprezzamenti addebitati all'esercizio (capitolo 47-*D* della spesa), *per memoria*.

Capitolo 53. Ricupero di somme pagate in acconto di forniture in corso (capitolo 81 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 54. Ritenute per garanzia, effettuate ai fornitori (capitolo 82 della spesa), *per memoria*.

Capitolo 55. Avanzi di mandati di anticipazione da reintegrare ai capitoli 81, 82 e 83 della spesa (articolo 29 della legge 7 luglio 1907, n. 429), *per memoria*.

§ 2. *Officine e scorte.* — Capitolo 56. Corrispettivo dei lavori fatti dalle Officine locomotive, dalle Officine dei Depositi e dagli stabilimenti della industria privata (capitolo 84 della spesa) lire 62,200,000:

A) Officine locomotive, lire 33,200,000:

1. per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (capitolo 13-*A* della spesa), lire 13,900,000;

2. per altri lavori in conto esercizio, lire 800,000;

3. in conto scorte di magazzino, lire 17,500,000;

4. in conto patrimoniale, lire 800,000;

5. per altre Amministrazioni governative e terzi in genere, lire 200,000;

B) Officine dei depositi, lire 23,400,000:

1. per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (capitolo 13-*A* della spesa), lire 15,500,000;

2. per altri lavori in conto esercizio, lire 300,000;

3. in conto scorte di magazzino, lire 6,400,000;

4. in conto patrimoniale, lire 1,000,000;

5. per altre Amministrazioni governative e terzi in genere, lire 200,000;

C) Stabilimenti della industria privata (capitolo 13-*B* della spesa), lire 5,200,000:

1. per manutenzione materiale rotabile, lire 3,600,000;

2. per altri lavori in conto esercizio, lire 100,000;

3. in conto scorte di magazzino, lire 500,000;

4. in conto patrimoniale, lire 100,000;

5. per materiali acquistati dalle Ditte riparatrici di rotabili, lire 900,000;

D) Ricuperi inerenti alla manutenzione del materiale rotabile e di esercizio, lire 400,000:

1. materiale rotabile, lire 300,000;

2. materiale d'esercizio, lire 100,000.

Capitolo 57. Corrispettivo dei lavori fatti dalle Officine Veicoli, dalle Squadre di rialzo e dagli stabilimenti dell'industria privata (capitolo 85 della spesa), lire 45,600,000:

A) Officine dei veicoli, lire 23,400,000:

1. per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (capitolo 16-*A* della spesa), lire 14,800,000;

2. per altri lavori in conto esercizio, lire 500,000;

3. in conto scorte di magazzino, lire 7,000,000;

4. in conto patrimoniale, lire 800,000;

5. per altre Amministrazioni governative e terzi in genere, lire 300,000;

B) Squadre di rialzo, lire 7,900,000:

1. per manutenzione e riparazione del materiale rotabile (capitolo 16-*A* della spesa), lire 6,900,000;

2. per altri lavori in conto esercizio, lire 200,000;

3. in conto scorte di magazzino, lire 600,000;

4. in conto patrimoniale, lire 100,000;

5. per altre Amministrazioni governative e terzi in genere, lire 100,000;

C) Stabilimenti dell'industria privata, lire 13,000,000:

1. per manutenzione materiale rotabile (capitolo 16-*B* della spesa), lire 11,000,000;

2. per altri lavori in conto esercizio, lire 200,000;

3. in conto scorte di magazzino, lire 1,000,000;

4. in conto patrimoniale, lire 500,000;

5. per altre Amministrazioni governative e terzi in genere, lire 100,000;

6. per materiali acquistati dalle ditte ridaratrici del materiale rotabile, lire 200,000;

D) Ricuperi inerenti alla manutenzione del materiale rotabile e d'esercizio, lire 1,300,000:

1. materiale rotabile, lire 1,200,000;

2. materiale d'esercizio, lire 100,000.

Capitolo 58. Corrispettivo dei lavori fatti dalle officine del Servizio Lavori (capitolo 86 della spesa), lire 4,650,000:

A) per conto dell'esercizio, lire 150,000;

B) in conto scorte di magazzino, lire 3,250,000;

C) in conto spese complementari, in conto patrimoniale o per altre Amministrazioni governative e terzi in genere, lire 1,250,000.

Capitolo 59. Materiali di scorta, materie impiegate o scaricate (capitolo 87 della spesa), lire 16,800,000:

A) Servizio trazione, lire 9,400,000:

1. Scorte fisse per le officine dei depositi, lire 4,000,000;

2. Parco sale montate e carrelli completi, lire 5,400,000;

B) Servizio veicoli, lire 6,900,000:

1. Scorte fisse per le Squadre di rialzo, lire 1,400,000;

2. Parco sale montate e carrelli completi, lire 5,500,000;

C) Esercizio navigazione, lire 500,000.

Titolo IV. *Gestione del fondo pensioni e sussidi.* — (*Legge 9 luglio 1908, n. 418*) — Capitolo 60. Ritenute al personale, 12,120,000 lire:

A) Ordinarie (lettera *a* dell'articolo 3 e parte prima dell'articolo 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) 5.50 per cento, lire 11,000,000;

Id., 3.50 per cento, lire 10,000;

B) Straordinarie (lettera *b* dell'articolo 3 e capoversi primo e secondo dell'articolo 4, della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 1,000,000;

C) Riscatti (articolo 9 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 100,000;

D) Entrate diverse, lire 10,000.

Capitolo 61. Contributo dell'Amministrazione in rapporto agli assegni del personale (lettera *c* dell'articolo 3 e articolo 4 ultimo capoverso della legge 9 luglio 1908, n. 418) (capitolo 34-*A*, *B* e *C* della spesa), lire 18 milioni 997,000.

Capitolo 62. Quota del 2 per cento sul prodotto lordo del traffico (lettera *d* dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, numero 418) capitolo 34-*D* e *E* della spesa), lire 12,003,000.

Capitolo 63. Sovratasse sui trasporti delle ferrovie concesse all'industria privata, lire 8,000.

Capitolo 64. Interessi, lire 14,000,000:

A) sulle somme costituenti i patrimoni dei cessati Istituti di previdenza ferroviari (lettera *g* dell'articolo 3 della legge 9 luluglio 1908, n. 418), lire 6,500,000;

B) sulle somme accumulate presso la Cassa depositi e prestiti a termini degli articoli 21 e 23 della legge 29 marzo 1900, numero 101 (lettera *h* dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 3,600,000;

C) sulle somme dovute dalla Società delle ferrovie Meridionali per i disavanzi

verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso per il periodo anteriore al 1° luglio 1885, (lettera *i* dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418), *per memoria*;

D) sulle somme eventualmente dovute dalle cessate Società ferroviarie esercenti le reti Adriatica, Mediterranea e Sicula per i disavanzi verificatisi nelle Casse pensioni e soccorso durante il periodo dal 1° luglio 1885 al 30 giugno 1905 (lettera *l* dell'articolo 3 della legge 9 luglio 1908, numero 418), *per memoria*;

E) sulle somme versate alla Cassa depositi e prestiti per residui annuali della gestione del fondo pensioni e sussidi (lettera *m* dell'articolo 3 ed articolo 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 3,900,000.

Capitolo 65. Utili realizzati dalla Cassa depositi e prestiti nella amministrazione di valori in sua consegna, costituenti il fondo pensioni e sussidi, *per memoria*.

Capitolo 66. Interessi di lasciti, donazioni ed oblazioni a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitolo 93 della spesa), lire 6,500.

Titolo V. *Gestione delle case economiche per i ferrovieri. — (Legge 14 luglio 1907, n. 553). — Patrimonio.* — Capitolo 67. Somme mutuate alle ferrovie dello Stato dal patrimonio del fondo pensioni e sussidi per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (articolo 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553) (capitolo 93 della spesa), *per memoria*.

Gestione. — Capitolo 68. Affitto delle case, lire 1,400,000.

Capitolo 69. Proventi diversi, lire 10,000.

Capitolo 70. Prelevamenti dal fondo di riserva (terzo capoverso dell'articolo 10 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1907, n. 553, approvato col Regio decreto 10 maggio 1908, n. 233), *per memoria*.

Titolo VI. *Opera di previdenza per gli orfani e famiglie del personale e buonuscita. — (Legge 19 giugno 1913, n. 641).* — Capitolo 71. Contributo dell'Amministrazione in ragione del 6 per mille dei prodotti del traffico, lire 3,605,000.

Capitolo 72. Contributo del personale in ragione del 6 per mille dello stipendio o paga, lire 955,000.

Capitolo 73. Multe al personale, lire 260,000.

Capitolo 74. Quota sull'importo delle tasse di bollo sulle quietanze o ricevute del personale per competenze superiori a lire 100, lire 50,000.

Capitolo 75. Ritenute al personale per assegni supplementari vitalizi, *per memoria*.

Capitolo 76. Interessi sul fondo dell'opera di previdenza a favore degli orfani e buonuscita, lire 35,000.

Capitolo 77. Proventi lordi della gestione rivendita libri e giornali, lire 500,000.

Capitolo 78. Entrate eventuali. *per memoria*.

Capitolo 79. Interessi e prelevamenti dal fondo a favore degli orfani di agenti periti nel terremoto del 1908, lire 15,000.

Titolo VII. *Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale. — (Articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641). — Patrimonio.* — Capitolo 80. Somme fornite dalla Cassa depositi e prestiti, lire 7,100,000.

Capitolo 81. Quote in conto capitale da reimpiegare in mutui, lire 2,220,000.

Gestione. — Capitolo 82. Introiti della gestione, lire 2,650,000:

A) Riscossioni per ritenute mensili agli agenti, lire 2,300,000;

B) Riscossioni per prelevamenti dal fondo di garanzia, lire 100,000;

C) Riscossioni per riscatti di cessioni operati dal fondo di garanzia, lire 250,000.

Titolo VIII. *Operazioni per conto di terzi* — § 1. *Operazioni attinenti ai trasporti.* — Capitolo 83. Depositi a garanzia (capitolo 112 della spesa), lire 7,500,000:

A) per richiesta di vagoni, lire 1,200,000;

B) per biglietti d'abbonamento, lire 1,300,000;

C) per affrancazione di tasse di porto e di dogana, lire 5,000,000.

Capitolo 84. Ricuperi di tasse doganali e di somme anticipate ai mittenti (capitolo 113 della spesa), lire 83,000,000.

Capitolo 85. Incasso di assegni sulle merci (capitolo 114 della spesa), lire 215,000,000.

Capitolo 86. Tasse di trasporto da rimborsare in base a convenzioni (capitolo 115 della spesa), lire 2,000,000.

Capitolo 87. Tasse di presa e consegna a domicilio (capitolo 116 della spesa), lire 1,000,000.

Capitolo 88. Prodotti dei tronchi in esercizio speciale, lire 900,000:

A) confine francese-Modane (capitolo 117-*A* della spesa), lire 730,000;

B) Cerignola-Campagna–Cerignola-Città (cap. 117-*B* della spesa), lire 100,000;

C) Desenzano-Lago di Garda (capitolo 117-*C* della spesa), lire 70,000.

Capitolo 89. Accrediti a ferrovie, amministrazioni e ditte diverse per operazioni regolate nella contabilità dei prodotti (capitolo 118 della spesa), lire 210,000,000.

Capitolo 90. Ricuperi di crediti per trasporti in conto corrente da Amministrazioni pubbliche e Ditte diverse, in base a speciali convenzioni (capitolo 119 della spesa), lire 10,500,000:

A) Ministero della guerra, lire 2,000,000;

B) Amministrazioni e Ditte diverse, lire 8,500,000.

§ 2. *Operazioni attinenti al personale.* — Capitolo 91. Ritenute per sequestri e cessioni delle competenze del personale (capitolo 120 della spesa) lire 7,800,000.

Capitolo 92. Ritenute per anticipazioni ed addebiti (capitolo 121 della spesa), lire 3,000,000:

A) Anticipazioni di competenza, 1,500,000 lire;

B) Addebiti, lire 1,500,000.

Capitolo 93. Ritenute per massa vestiario (capitolo 122 della spesa), lire 1,700,000.

Capitolo 94. Contributi al fondo di garanzia per le cessioni (articoli 9 e 10 della legge 30 giugno 1908, n. 335, modificata dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372) (capitolo n. 123 della spesa), lire 810,000:

A) 2 per cento dell'importo della cessione, lire 280,000;

B) Ritenute fisse, lire 280,000;

C) Reintegri al fondo, lire 120,000;

D) Interessi, lire 40,000;

E) Avanzi della gestione di mutui al personale, lire 90,000.

Capitolo 95. Competenze di avvocati e procuratori poste a carico della controparte ed introitate nei giudizi sostenuti dal Servizio legale dell'Amministrazione (articoli 42 e 45 delle norme per il riordinamento e pel funzionamento del Servizio legale dell'Amministrazione, approvate con Regio decreto 10 maggio 1908, n. 280) (capitolo 124 della spesa), *per memoria.*

§ 3. *Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.* — Capitolo 96. Ministero dei lavori pubblici: costruzione di nuove linee (articolo 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (capitolo 125 della spesa), lire 5,800,000:

A) Anticipazioni per studi, dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni, lire 5,600,000;

B) Ricupero delle spese per studi, dirigenza e sorveglianza dei lavori, lire 200,000.

Capitolo 97. Ministero dell'interno - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione dell'interno (capitolo 126 della spesa), lire 120,000:

A) Manutenzione e riparazione vetture cellulari, lire 20,000;

B) Impianti, prestazioni e forniture diverse, lire 100,000.

Capitolo 98. Ministero della guerra - Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione militare (capitolo 127 della spesa), lire 4,400,000:

A) Riparazione attrezzi per trasporti di truppe, lire 50,000;

B) Impianti, prestazioni e forniture diverse, lire 4,350,000.

Capitolo 99. Ministero della guerra – Esercizio militare delle linee Torino–Torre Pellice e Bricherasio–Barge (capitolo 128 della spesa), lire 200,000.

Capitolo 100. Ministero delle poste e dei telegrafi – Anticipazioni per lavori da eseguire per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (capitolo 129 della spesa), lire 4,100,000:

A) Riparazione vetture postali lire 300,000;

B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali, lire 100,000;

C) Trasporto valigie ed effetti postali, lire 3,600,000:

D) Impianti, prestazioni e forniture diverse, lire 100,000.

Capitolo 101. Ministero delle poste e dei telegrafi – Lavori alle linee telegrafiche e telefoniche per conto dell'Amministrazione (capitolo 130 della spesa), lire 550,000.

Capitolo 102. Ministero delle colonie – Anticipazioni e rimborsi per forniture e prestazioni per l'impianto e l'esercizio di ferrovie in Libia (capitolo 131 della spesa), lire 9,500,000:

A) In conto esercizio, lire 1,200,000;

B) In conto costruzioni, lire 8,300,000.

Capitolo 103. Rimborsi dal Consorzio del porto di Genova per lavori eseguiti per suo conto dalla azienda ferroviaria (articolo 106 del regolamento approvato con Regio decreto 25 giugno 1903, n. 261) (capitolo 132 della spesa), lire 150,000.

Capitolo 104. Accrediti ad Amministrazioni diverse e da privati per lavori, forniture e prestazioni (capitolo 133 della spesa), *per memoria.*

Capitolo 105. Servizio delle costruzioni – Ricupero di spese (capitolo 134 della spesa), *per memoria*:

A) Servizio centrale, *per memoria*;

B) Studi e direzioni di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre Amministrazioni e di terzi, *per memoria*;

C) Prestazioni per la costruzione di nuove linee, a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, *per memoria*.

Capitolo 106. Mandati a disposizione estinti (capitolo 135 della spesa), *per memoria*.

Titolo IX. *Partite di giro*. — Capitolo 107. Tasse erariali (capitolo 136 della spesa), lire 51,160,000:

A) Tassa sui trasporti, lire 42,050,000;

B) Tassa sull'assicurazione delle merci, lire 5,000;

C) Tassa di bollo sui trasporti, lire 4 milioni 800 mila;

D) Tassa di bollo a favore delle provincie e dei comuni danneggiati dal terremoto 1908, lire 4,305,000.

Capitolo 108. Imposte e tasse ritenute al personale (capitolo 137 della spesa, lire 10 milioni 732 mila:

A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi, lire 8,700,000;

B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni, sugli assegni e sui sussidi, lire 1,600,000;

C) Marche da bollo, lire 160,000;

D) Addizionale all'imposta di ricchezza mobile a favore delle provincie e dei comuni danneggiati dal terremoto 1908, lire 240,000;

E) Tasse di registro sulle cessioni, lire 32,000.

Capitolo 109. Imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (capitolo 138 della spesa), lire 150,000:

A) Imposta normale, lire 150,000;

B) Imposta addizionale a favore dei danneggiati dal terremoto 1908, *per memoria*.

Capitolo 110. Imposta sui trasporti pel tratto Confine francese-Modane, dovuta all'Erario francese (capitolo 139 della spesa), lire 30,000.

Capitolo 111. Mandati di anticipazione estinti (capitolo 140 della spesa), *per memoria*.

Riassunto dell'entrata. — Entrate d'esercizio e fondi per aumenti patrimoniali. — Titolo I. Parte ordinaria — § 1. Prodotti del traffico, lire 600,830,000;

§ 2. Introiti indiretti dell'esercizio, lire 28,105,000;

§ 3. Entrate eventuali, lire 3,700,000;

§ 4. Introiti per rimborsi di spesa, lire 52,190,000;

§ 5. Introiti con speciale destinazione a reintegro dei corrispondenti capitoli di spesa, lire »

Totale titolo I. Parte ordinaria, lire 684,825,000.

Titolo II. Parte straordinaria, 89,960,000 lire.

Totale delle entrate ordinarie e straordinarie, lire 774,785,000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. Magazzini ed officine — § 1. Gestione autonoma dei magazzini, lire 214,300,000.

§ 2. Officine e scorte, lire 129,250,000.

Titolo IV. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 57,134,500.

Titolo V. Gestione delle case economiche pei ferrovieri, lire 1,410,000.

Titolo VI. Opera di previdenza per gli orfani, ecc., lire 5,420,000.

Titolo VII. Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale, lire 11,970,000.

Titolo VIII. Operazioni per conto di terzi — § 1. Operazioni attinenti ai trasporti, lire 529,900,000;

§ 2. Operazioni attinenti al personale, lire 13,310,000;

§ 3. Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati, lire 24,820,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 987,514,500.

Titolo IX. Partite di giro, lire 62,072,000.

Totale generale dell'entrata, lire 1 miliardo 824,371,500.

Spesa. — Titolo I. *Parte ordinaria.* — Sezione I. *Spese d'esercizio.* — (*Articolo 19, primo capoverso, e articolo 20 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372*). — § 1. *Direzione generale. — Servizi centrali: segretariato – personale – sanitario – legale – ragioneria (esclusi i Servizi dell'esercizio) e Ufficio Stralcio.* — Capitolo 1. Personale, lire 7,600,000:

A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 6,500,000;

B) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 1,000,000;

C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 100,000.

Capitolo 2. Forniture, spese ed acquisti, lire, 450,000:

A) Stampati e cancelleria, lire 130,000;

B) Illuminazione e riscaldamento, lire 100,000;

C) Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 50,000;

D) Spese per altri titoli diversi, 170,000 lire.

§ 2. *Servizio approvvigionamenti.* — Capitolo 3. Personale, lire 6,770,000:

A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 4,900,000:

1. Servizio centrale, lire 1,400,000;
2. Magazzini, depositi ed agenzie, lire 3,500,000;

B) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 1,220,000:

1. Servizio centrale, lire 320,000;
2. Magazzini, depositi ed agenzie, lire 900,000;

C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 650,000:

1. Servizio centrale, lire 40,000;
2. Magazzini, depositi ed agenzie, lire 610,000.

Capitolo 4. Forniture, spese ed acquisti lire 1,420,000:

A) Servizio centrale, lire 200,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 40,000;
2. Illuminazione e riscaldamento, lire 15,000;
3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 5,000;
4. Spese per altri titoli diversi, lire 140,000;

B) Magazzini, depositi ed agenzie, lire 1,220,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 90,000;
2. Illuminazione e riscaldamento, lire 70,000;
3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 130,000;
4. Spese per altri titoli diversi, lire 930,000.

§ 3. *Servizio movimento.* — Capitolo 5. Personale, lire 106,300,000:

A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 74,000,000:

1. Servizio centrale, lire 1,750,000;
2. Divisioni, lire 8,000,000;
3. Riparti tecnici, lire 1,000,000;
4. Stazioni, lire 50,400,000;
5. Depositi del personale viaggiante, lire 12,850,000;

B) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 24,300,000:

1. Servizio centrale, lire 300,000;
2. Divisioni, lire 1,300,000;
3. Riparti tecnici, lire 380,000;
4. Stazioni, lire 11,320,000;
5. Depositi del personale viaggiante, lire 11,000,000;

C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 8,000,000:

1. Servizio centrale, lire 60,000;
2. Divisioni, lire 100,000;
3. Riparti tecnici, lire 250,000;
4. Stazioni, lire 6,590,000;
5. Depositi del personale viaggiante, lire 1,000,000.

Capitolo 6. Forniture, Spese ed acquisti, lire 33,000,000:

A) Servizio centrale, lire 85,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 30,000;
2. Illuminazione e riscaldamento, lire 20,000;
3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 15,000;
4. Spese per altri titoli diversi, lire 20,000;

B) Divisioni, lire 470,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 230,000;
2. Illuminazione e riscaldamento, lire 100,000;
3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 40,000;
4. Spese per altri titoli diversi, lire 100,000;

C) Riparti tecnici, lire 145,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 20,000;
2. Illuminazione e riscaldamento, lire 20,000;
3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 40,000;
4. Spese per altri titoli diversi, lire 65,000;

D) Stazioni, lire 26,800,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 800,000;
2. Illuminazione, lire 4,300,000;
3. Riscaldamento, lire 620,000;
4. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 720,000;
5. Materie di consumo per usi diversi, lire 1,160,000;
6. Manovre con locomotive e con carrelli traversatori, lire 13,000,000;
7. Manovre ed altri servizi di stazione appaltati, lire 5,900,000;
8. Spese per altri titoli diversi, lire 300,000;

E) Depositi del personale viaggiante, lire 330,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 50,000;
2. Illuminazione e riscaldamento, lire 50,000;
3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 65,000;
4. Spese per altri titoli diversi, lire 165,000;

F) Convogli, lire 4,630,000:

1. Illuminazione, lire 2,250,000:

a) ad olio, lire 380,000;

b) a gas, lire 20,000;

c) elettrica, lire 1,850,000;

2. Riscaldamento treni compreso il ricambio delle scaldine, lire 660,000;

3. Ricambio e riparazione copertoni ed altri attrezzi dei veicoli, lire 1,700,000;

4. Spese per altri titoli diversi, lire 20,000;

G) Manutenzione impianti telegrafici, lire 290,000;

H) Manutenzione delle linee telegrafiche, lire 250,000.

Capitolo 7. Indennizzi per perdite, avarie e ritardata resa di spedizioni, lire 4,700,000.

Capitolo 8. Noli passivi di materiale rotabile in servizio cumulativo, lire 700,000.

§ 4. *Servizio commerciale.* — Capitolo 9. Personale, lire 6,150,000:

A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 4,760,000:

1. Servizio centrale, lire 680,000;

2. Controlli prodotti, lire 4,080,000;

B) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 1,350,000:

1. Servizio centrale, lire 140,000;

2. Controlli prodotti, lire 1,210,000;

C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 40,000:

1. Servizio centrale, lire 8,000;

2. Controlli prodotti, lire 32,000.

Capitolo 10. Forniture, spese ed acquisti, lire 380,000:

A) Servizio centrale, lire 35,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 12,000;

2. Illuminazione e riscaldamento, lire 4,000;

3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 14,000;

4. Spese per altri titoli diversi, lire 5,000;

B) Controlli prodotti, lire 345,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 210,000;

2. Illuminazione e riscaldamento, lire 65,000;

3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 15,000;

4. Spese per altri titoli diversi, lire 55,000.

§ 5. *Servizio trazione.* — Capitolo 11. Personale, lire 47,240,000.

A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 27,300,000:

1. Servizio centrale, lire 1,000,000;

2. Divisioni e riparti d'ispezione, lire 2,900,000;

3. Locomotive a vapore (Dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie), lire 22,500,000;

4. Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettriche), lire 900,000;

B) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 18,100,000:

1. Servizio centrale, lire 150,000;

2. Divisioni e riparti d'ispezione, lir 350,000;

3. Locomozione a vapore (Dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie), lire 17,100,000;

4. Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettriche), lire 500,000;

C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 1,840,000:

1. Servizio centrale, lire 30,000;

2. Divisioni e riparti d'ispezione, lire 70,000;

3. Locomozione a vapore (Dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alla ventilazione delle gallerie), lire 1,640,000;

4. Locomozione elettrica (Dirigenza e servizio interno dei depositi, personale di condotta e personale addetto alle centrali elettriche), lire 100,000.

Capitolo 12. Forniture, spese ed acquisti, lire 78,760,000:

A) Servizio centrale, lire 70,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 26,000;

2. Illuminazione e riscaldamento, lire 13,000;

3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 6,000;

4. Spese per altri titoli diversi, lire 25,000;

B) Divisioni e riparti d'ispezioni, lire 150,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 70,000;

2. Illuminazione e riscaldamento, lire 30,000;

3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 10,000;

4. Spese per altri titoli diversi, lire 40,000;

C) Locomozione, lire 78,540,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 60,000;

2. Illuminazione e riscaldamento locali e piazzali, lire 600,000;

3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 240,000:

a) Locomozione a vapore, lire 200,000;

b) Locomozione elettrica, lire 40,000;

4. Combustibile, lire 67,400,000:

a) per la locomozione a vapore, lire 67,350,000;

b) per le centrali elettriche, lire 50,000;

5. Energia elettrica per la trazione dei treni, fornita da terzi, lire 3,100,000;

6. Materie per untura ed illuminazione esterna, lire 2,660,000:

a) delle locomotive e dei convogli a vapore, lire 2,600,000;

b) dei locomotori e dei convogli a trazione elettrica, lire 60,000;

7. Combustibile ed altre materie per motori fissi dei depositi, dei ventilatori delle gallerie e dei rifornitori e per carrelli traversatori delle stazioni, lire 450,000;

8. Fornitura e pompatura acqua, lire 1,930,000:

a) per la locomozione a vapore, lire 1,920,000;

b) per la locomozione elettrica, lire 10,000;

9. Materie di consumo e spese per altri titoli diversi, lire 2,100,000:

a) per la locomozione a vapore, lire 2,000,000;

b) per la locomozione elettrica, lire 100,000.

Capitolo 13. Manutenzione locomotive, lire 33,000,000:

A) Eseguita nelle Officine dell'Amministrazione (capitolo 56-*A* e 56-*B* dell'entrata), lire 29,400,000:

1. Locomotive, tenders e automotrici a vapore, lire 28,000,000;

2. Locomotori elettrici ed automotrici elettriche, lire 1,000,000;

3. Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici, lire 400,000;

B) Eseguita dall'industria privata (capitolo 56-*C* dell'entrata), lire 3,600,000:

1. Locomotive, tenders e automotrici a vapore, lire 3,500,000;

2. Locomotori elettrici ed automotrici elettriche, lire 50,000;

3. Apparecchiatura elettrica dei locomotori e delle automotrici, lire 50,000.

§ 6. *Servizio veicoli.* — Capitolo 14. Personale, lire 6,950,000:

A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 4,750,000:

1. Servizio Centrale, lire 750,000;

2. Divisioni e reparti, lire 1,250,000;

3. Pulizia, verifica ed untura veicoli, lire 2,750,000;

B) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 1,100,000:

1. Servizio Centrale, lire 70,000;

2. Divisioni e reparti, lire 240,000;

3. Pulizia, verifica e untura veicoli, lire 790,000;

C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 1,100,000:

1. Servizio Centrale, lire 25,000;

2. Divisioni e reparti, lire 15,000;

3. Pulizia, verifica e untura veicoli, lire 1,060,000.

Capitolo 15. Forniture, spese ed acquisti, lire 1,100,000:

A) Servizio Centrale, lire 90,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 45,000;

2. Illuminazione e riscaldamento, lire 16,000;

3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 5,000;

4. Spese per altri titoli diversi, lire 24,000;

B) Divisioni e riparti, lire 50,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 25,000;

2. Illuminazione e riscaldamento, lire 10,000;

3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 3,000;

4. Spese per altri titoli diversi, lire 12,000;

C) Pulizia, verifica ed untura veicoli, lire 960,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 12,000;

2. Illuminazione e riscaldamento, lire 40,000;

3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 23,000;

4. Riscaldamento dei treni con impianti fissi e con carri riscaldatori, lire 245,000;

5. Untura e pulizia veicoli, lire 400,000;

6. Spese per altri titoli diversi, lire 240,000.

Capitolo 16. Manutenzione veicoli, lire 32,700,000:

A) Eseguita dall'Amministrazione (capitolo 57-*A* e 57-*B* dell'entrata), lire 21,700,000:

1. Carrozze, lire 14,500,000;

2. Bagagliai, lire 2,000,000;

3. Carri, lire 5,200,000;

B) Eseguita dall'industria privata (capitolo 57-*C* dell'entrata), lire 11,000,000:

1. Carrozze, lire 500,000;

2. Bagagliai, lire 300,000;

3. Carri, lire 10,200,000.

§ 7. *Servizio lavori.* — Capitolo 17. Personale, lire 59,500,000:

A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 37,000,000:

1. Servizio centrale, lire 1,350,000;
2. Divisioni, sezioni e riparti, lire 8,450,000;
3. Sorveglianza della linea 12,700,000 lire;
4. Manutenzione della linea, 12,800,000 lire;
5. Manutenzione mpianti fissi per trazione elettrica, lire 800,000;
6. Operai, lire 900,000;

B) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 8,000,000:

1. Servizio centrale, lire 450,000;
2. Divisioni, sezioni e riparti, lire 1,500,000;
3. Sorveglianza della linea, 2,300,000 lire;
4. Manutenzione della linea, 3,000,000 lire;
5. Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica, lire 200,000;
6. Operai, lire 550,000;

C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 14,500,000:

1. Servizio centrale, lire 200,000;
2. Divisioni, sezioni e riparti, lire 750,000;
3. Sorveglianza della linea 2,340,000 lire;
4. Manutenzione della linea, 10,600,000 lire;
5. Manutenzione impianti fissi per trazione elettrica, lire 250,000;
6. Operai, lire 360,000.

Capitolo 18. Forniture, spese ed acquisti, lire 4,140,000:

A) Servizio centrale, lire 200,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 50,000;
2. Illuminazione e riscaldamento, lire 60,000;
3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 40,000;
4. Spese per altri titoli diversi, lire 50,000;

B) Divisioni, sezioni e riparti, lire 640,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 270,000;
2. Illuminazione e riscaldamento, lire 180,000;
3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 60,000;
4. Spese per altri titoli diversi, lire 130,000;

C) Linea, lire 3,300,000:

1. Illuminazione e riscaldamento, lire 910,000;
2. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 730,000;
3. Materie di consumo diverse, 790,000 lire;
4. Sgombro neve, lire 550,000;
5. Spese per altri titoli diversi, lire 320,000.

Capitolo 19. Manutenzione della linea, lire 20,000,000:

A) Corpo stradale, chiusure e piantagioni, lire 970,000;

B) Ponti, viadotti, ecc., lire 480,000;

C) Gallerie, lire 40,000;

D) Fabbricati e dipendenze, lire 4,200,000;

E) Meccanismi fissi e condotte d'acqua, lire 950,000;

F) Massicciata, lire 600,000;

G) Traverse e legnami d'armamento, lire 12,000,000;

H) Impianti fissi per trazione elettrica, lire 760,000:

Su questo capitolo è inscritto a parlare l'onorevole Theodoli.

Ne ha facoltà.

THEODOLI. Gli onorevoli colleghi troveranno forse strano che io debba rivolgermi all'onorevole Ciuffelli, ministro dei lavori pubblici, per parlare della stazione di Foligno. Essi sanno che egli rappresenta alcune frazioni del comune di Foligno e perciò più di me conosce forse i bisogni di quella regione.

La questione della stazione di Foligno non interessa solamente l'Umbria, ma anche le popolazioni delle Marche, della Sabina e del Lazio, e quella stazione, sia per le merci, sia per i viaggiatori, ha preso uno sviluppo tale che oggi è diventata un nodo ferroviario dei più importanti.

La stazione di Foligno si trova nelle stesse, identiche condizioni di quando fu costruita, ossia di cinquant'anni fa, mentre il movimento complessivo è aumentato in modo straordinario.

Nulla si è fatto per quelle disgraziate popolazioni.

I servizi funzionano, per quanto si può, nel miglior modo; però in quel nodo ferroviario affluiscono i viaggiatori delle Marche, dell'Umbria e del Lazio che devono cambiare treno per dirigersi verso Ancona, Perugia e Roma, e in certe ore del giorno vi sono fino a quattro coppie di treni che s'incrociano.

Quando la stagione è sfavorevole, i viaggiatori debbono attraversare i binari, sotto la pioggia e all'aperto. Non vi sono sale suf-

ficienti di aspetto, e ora, durante la guerra, l'unica sala d'aspetto è adibita al servizio di soccorso ai feriti.

Domando dunque se non sia il caso di mettere in attuazione un progetto sul quale ho spesso richiamato l'attenzione dell'onorevole ministro, e so che se ne è occupato. Però, se le condizioni attuali del bilancio non permettono di fare tutto quello che il progetto comporterebbe, a me sembra che si potrebbe cominciare per gradi. Ed io mi sono studiato di far presente alla Direzione generale delle ferrovie, che questo progetto sia fatto in modo che si possa benissimo iniziare a gradi, senza spendere tutte le 7 od 800.000 lire previste.

Mi auguro quindi che l'onorevole ministro voglia prendere in seria considerazione le lamentele di tutte quelle popolazioni e concedere sollecitamente la costruzione delle tettoie e delle pensiline della stazione.

Confido nell'onorevole ministro dei lavori pubblici, che l'Umbria conosce e apprezza, e lo ringrazio fin d'ora per quello che vorrà fare.

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

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. L'onorevole Theodoli ha giustamente rilevato l'importanza della stazione di Foligno, non solo nei riguardi ferroviari, ma per la grande affluenza delle popolazioni delle Marche, dell'Umbria, del Lazio.

Però, le informazioni che io posso dare all'onorevole Theodoli mi pare che siano tali da sodisfarlo.

Dei lavori progettati per la stazione di Foligno che, come ella sa, sono notevoli, tre gruppi sono stati già appaltati e in via di esecuzione: quello relativo ai fabbricati viaggiatori, quello della pensilina che è veramente necessaria ed il progetto di un cavalcavia, pel quale occorre soltanto prendere gli ultimi accordi con l'Amministrazione comunale.

Questi lavori più urgenti sono in via di esecuzione; si cercherà di affrettare anche gli altri per i quali l'urgenza è minore.

PRESIDENTE. Se nessun altro chiede di parlare, il capitolo 19 s'intende approvato in lire 20 milioni.

(*È approvato*).

§ 8. *Linee secondarie a scartamento ridotto* (*Gruppo Sicilia*). — Capitolo 20. Personale, lire 450,000:

A) Direzione dell'esercizio, lire 75,000;

B) Stazioni e depositi personale viaggiante, lire 90,000;

C) Pulizia, verifica e untura veicoli, lire 12,000;

D) Condotta locomotive, lire 78,000;

E) Depositi, lire 30,000;

F) Linea, lire 165,000.

Capitolo 21. Forniture, spese ed acquisti, lire 232,000:

A) Direzione d'esercizio, lire 4,500:

1. Illuminazione e riscaldamento, lire 200;

2. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 100;

3. Spese per altri titoli diversi, lire 4,200;

B) Stazioni e depositi personale viaggiante, lire 11,000:

1. Illuminazione e riscaldamento, lire 3,500;

2. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 300;

3. Spese per altri titoli diversi, lire 7,200;

C) Convogli, lire 5,000:

1. Illuminazione e riscaldamento, lire 4,500;

2. Ricambio e riparazioni copertoni ed attrezzi dei veicoli, lire 300;

3. Spese per altri titoli diversi, lire 200;

D) Locomozione, lire 204,000:

1. Illuminazione e riscaldamento locali e piazzali, lire 300;

2. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 200;

3. Combustibile per la locomozione, lire 160,000;

4. Materie per untura locomotive ed illuminazione esterna dei convogli, 10,000 lire;

5. Fornitura e pompatura d'acqua, lire 31,000;

6. Spese per altri titoli diversi, lire 2,500;

E) Unture e pulizie veicoli, lire 2,000;

F) Linea, lire 5,500:

1. Illuminazione e riscaldamento, lire 1,500;

2. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 2,000;

3. Spese per altri titoli diversi, lire 2,000;

G) Indennizzi, *per memoria*:

1. Perdite, avarie e ritardata resa delle spedizioni, *per memoria*;

2. Danni alle persone e alle proprietà, *per memoria*.

Capitolo 22. Manutenzione materiale rotabile, lire 110,000:

A) Locomotive, lire 75,000;

B) Carrozze, lire 10,000;

C) Bagagliai, lire 3,000;

D) Carri, lire 22,000.

Capitolo 23. Manutenzione della linea, lire 60,000.

§ 9. *Esercizio navigazione.* — Capitolo 24. Personale, lire 2,050,000:

A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 570,000:

1. Ufficio Centrale, lire 150,000;
2. Uffici distaccati, lire 115,000;
3. Personale di coperta, lire 115,000;
4. Personale di macchina, lire 190,000;

B) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 280,000:

1. Ufficio Centrale, lire 30,000;
2. Uffici distaccati, lire 30,000;
3. Personale di coperta, lire 90,000;
4. Personale di macchina, lire 130,000;

C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 1,200,000:

1. Ufficio Centrale, lire 5,000;
2. Uffici distaccati, lire 15,000;
3. Personale di coperta, lire 360,000;
4. Personale di macchina, lire 620,000;
5. Personale ausiliario, lire 200,000.

Capitolo 25. Forniture, spese ed acquisti, lire 3,940,000:

A) Ufficio Centrale – Uffici distaccati, lire 320,000:

1. Stampati e cancelleria, lire 12,000;
2. Illuminazione e riscaldamento, lire 5,000;
3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 3,000;
4. Spese per altri titoli diversi, lire 300,000;

B) Piroscafi, lire 3,617,000:

1. Combustibile, lire 2,400,000;
2. Materie di consumo, lire 325,000:
   a) per scafo e camera, lire 145,000;
   b) per macchine, lire 180,000;
3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 100,000;
4. Manutenzione e riparazione piroscafi, lire 570,000:
   a) scafo e camera, lire 340,000;
   b) macchine, lire 230,000;
5. Spese per altri titoli diversi, lire 222,000;

C) Manutenzione del materiale portuale, lire 3,000.

Capitolo 26. Indennizzi, *per memoria.*

Capitolo 27. Ancoraggio e spese portuali, lire 260,000.

Capitolo 28. Noleggio di piroscafi, *per memoria.*

§ 10. *Navigazione dello Stretto di Messina.* — Capitolo 29. Personale, lire 450,000:

A) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 170,000;

B) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 160,000;

C) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 120,000.

Capitolo 30. Forniture, spese ed acquisti, lire 480,000:

A) Ufficio, lire 2,000;

B) Ferry-boats, lire 475,000:

1. Combustibile, lire 330,000;
2. Materie di consumo, lire 100,000:
   a) per scafo e camera, lire 60,000;
   b) per macchine, lire 40,000;
3. Ricambio e riparazione del materiale d'inventario, lire 10,000;
4. Riparazione e manutenzione, lire 30,000:
   a) scafo e camera, lire 20,000;
   b) macchine, lire 10,000;
5. Spese per altri titoli diversi, lire 5,000;

C) Manutenzione degli approdi, lire 3,000.

§ 11. *Spese generali dell'amministrazione.* — Capitolo 31. Consiglio generale, Commissioni compartimentali del traffico e Commissioni diverse (articolo 61 della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 10,000.

Capitolo 32. Avvisi, orari, stampati e pubblicazioni diverse, lire 1,200,000.

Capitolo 33. Imposte e tasse, lire 3,600,000:

A) Imposta erariale e sovrimposta sui terreni e fabbricati, lire 2,000,000;

B) Imposte e tasse diverse, lire 10,000;

C) Imposta di ricchezza mobile, a carico dell'esercizio, sulle competenze del personale (articolo 19 della legge 22 aprile 1905, n. 137), lire 1,590,000.

Capitolo 34. Contributo al fondo pensioni e sussidi, lire 31,000,000:

A) Contributo in rapporto agli assegni del personale (articoli 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (capitolo 61 dell'entrata), lire 18,907,000;

B) Contributo in rapporto agli assegni del personale delle ferrovie secondarie sicule (capitolo 61 dell'entrata), lire 10,000;

C) Contributo in rapporto agli assegni del personale di navigazione (articoli 3 e 4 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (capitolo 61 dell'entrata), lire 80,000;

D) Quota del 2 per cento sul prodotto lordo del traffico (articolo 3 della legge

9 luglio 1908, n. 418) (capitolo 62 dell'entrata), lire 11,940,000;

E) Quota del 2 per cento sul prodotto lordo della navigazione (articolo 3 della legge 9 luglio 1908, n. 418) (capitolo 62 dell'entrata), lire 57,000;

F) Quota del 2 per cento sul prodotto lordo delle ferrovie secondarie sicule, lire 6,000.

Capitolo 35. Spese per assegni e indennità diverse al personale, lire 2,400,000:

A) Assegni di disponibilità, *per memoria*;

B) Quota di compartecipazione nella spesa delle forniture di vestiario, lire 580,000;

C) Indennità di legge al personale operaio ed alle rispettive famiglie per inabilità permanente o per morte in conseguenza d'infortunio sul lavoro (articolo 5 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 1,495,000;

D) Pensioni di grazia concesse dalle Amministrazioni precedenti, lire 20,000;

E) Quote di pensioni o di indennità spettanti al personale proveniente da altre Amministrazioni dello Stato (articolo 7 della legge 12 luglio 1906, n. 332), lire 50,000;

F) Quote di pensioni o di indennizzi spettanti al personale di navigazione proveniente dalla Regia marina (articolo 10 della legge 5 aprile 1908, n. 111, e articoli 8 e 9 della legge 25 giugno 1909, n. 372), *per memoria*;

G) Premi di assicurazione di avventizi alla Cassa nazionale invalidità e vecchiaia, lire 85,000;

H) Indennità corrisposta ad agenti stabili non soggetti a ritenuta per pensioni, esonerati dal servizio od alle rispettive famiglie, lire 170,000.

Capitolo 36. Assegni di esonero (articolo 59 della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 300,000.

Capitolo 37. Gratificazioni al personale, lire 4,000,000:

A) Per eccezionali trasporti, servizi faticosi e benemerenze speciali (articolo 4, comma 1° della legge 13 aprile 1911, n. 310), lire 1,400,000;

B) Per il personale dei primi sei gradi (articolo 4, comma 2° della legge suddetta), lire 700,000;

C) Per il personale, escluso quello dirigente, in dipendenza delle economie sulle spese di personale (articolo 3 della legge suddetta), lire 1,900,000.

Capitolo 38. Oblazioni e sussidi al personale, lire 800,000.

Capitolo 39. Spese per il servizio sanitario (articolo 8 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 1,300,000:

A) A totale carico dell'Amministrazione ferroviaria, lire 450,000;

B) In comune col fondo pensioni e sussidi, lire 850,000.

Capitolo 40. Spese giudiziali e contenziose, lire 650,000:

A) Spese giudiziali e contenziose di difesa, lire 350,000;

B) Spese giudiziali ed onorari di avvocato corrisposti alle controparti, lire 300,000.

Capitolo 41. Affitto, adattamento e riparazione di locali privati per uso d'uffici e di magazzino, lire 1,000,000.

Capitolo 42. Indennizzi, lire 1,900,000:

A) Per danni alle persone in seguito ad infortuni, lire 1,700,000;

B) Per danni alle proprietà a causa dell'esercizio, lire 200,000.

Capitolo 43. Provvigione e compensi alle agenzie italiane ed estere, lire 600,000:

A) Per la vendita biglietti di viaggio, lire 450,000;

B) Per canoni e compensi vari agli Enti gerenti Uffici delle Ferrovie dello Stato all'estero, lire 150,000.

Capitolo 44. Spese per la sorveglianza dei trasporti, lire 220,000.

Capitolo 45. Contributo nelle spese delle stazioni e dei tronchi di uso comune di altre amministrazioni, lire 1,480,000.

Capitolo 46. Compensi ad amministrazioni ferroviarie pei servizi coi loro treni, lire 1,100,000:

A) Compensi per il transito dei carri dell'Amministrazione effettuato su linee di altre amministrazioni ferroviarie nazionali, lire 200,000;

B) Compensi per i treni effettuati sui tronchi Ventimiglia-Confine Francese, Luino-Pino, Domodossola-Iselle e Primolano-Confine Austriaco, lire 900,000.

Capitolo 47. Spese eventuali, lire 4,000,000:

A) Interessi di conto corrente colle cessate Società ferroviarie, con Ditte, Imprese, Agenzie, ecc., lire 250,000;

B) Premi per anticipata consegna di materiali o per anticipata ultimazione di lavori, *per memoria*;

C) Differenze di cambio, lire 1,000,000;

D) Addebito di deficienze giustificate e deprezzamenti nelle scorte di magazzino (capitolo 52-*C* dell'entrata), lire 1,700,000;

E) Premi di assicurazione contro gli incendi, *per memoria*;

F) Concorso nelle spese degli Uffici internazionali di liquidazione dei trasporti, lire 50,000;

G) Diverse, lire 1,000,000;

H) Danni per ammanchi di materie, perdite, sottrazioni, erronee consegne o pagamenti e simili di somme e valori, *per memoria.*

§ 12. *Servizi secondari.* — Capitolo 48. Servizi accessori ad impresa od in economia, lire 500,000:

A) Spese per servizio di pubblicità nelle stazioni e nei treni, lire 50,000;

B) Quota dovuta all'impresa per noleggio cuscini, lire 320,000;

C) Spese per il servizio dei *camions* automobili, lire 40,000;

D) Recapito telegrammi per espresso, lire 2,000;

E) Forniture di magazzino per i servizi accessori in economia, lire »;

F) Diversi, lire 88,000.

Capitolo 49. Servizi speciali marittimi di Venezia e della gestione marittima di Genova Molovecchio, lire 4,500,000:

A) Personale stabile e in prova - Stipendi e paghe, lire 250,000;

B) Personale stabile e in prova - Competenze accessorie, lire 65,000;

C) Personale avventizio - Paghe e competenze accessorie, lire 140,000;

D) Forniture di magazzino, lire 145,000;

E) Energia elettrica, lire 100,000;

F) Manutenzione materiale e spese diverse, lire 3,800,000.

Capitolo 50. Annualità per la ricostituzione in 50 anni dei capitali mutuati sul Fondo pensioni e sussidi, per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (articolo 5 della legge 14 luglio 1907, n. 553), lire 1,160,000.

Sezione II. *Spese complementari.* — (*Articolo 14 della legge 19 luglio 1906, n. 362; articolo 20, primo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372*). — Capitolo 51. Lavori per riparare o prevenire danni di forza maggiore (capitoli 38 e 39 dell'entrata), lire 4,800,000:

A) Spese per lavori a contratto ed in economia, lire 4,620,000;

B) Forniture di magazzino, lire 50,000;

C) Espropriazioni, lire 50,000;

D) Spese diverse; lire 5,000;

E) Contributo Consorzi idraulici, lire 75,000.

Capitolo 52. Rinnovamento della parte metallica dell'armamento (capitolo 40 dell'entrata), lire 8,040,000:

A) Rinnovamento e rifacimento di tratti continui, lire 4,540,000;

B) Ricambi saltuari, lire 3,500,000.

Capitolo 53. Rinnovamento del materiale rotabile (capitoli 41 e 47 dell'entrata), lire 14,950,000.

Capitolo 54. Spese complementari delle ferrovie secondarie a scartamento ridotto (gruppo Sicilia) (capitolo 44 dell'entrata), lire 50,000:

A) Lavori per riparare e prevenire danni di forza maggiore, lire 20,500;

B) Rinnovamento della parte metallica dell'armamento, lire 20,500;

C) Rinnovamento del materiale rotabile, lire 9,000.

Capitolo 55. Rinnovamento dei piroscafi (articolo 2 della legge 5 aprile 1908, n. 111) (capitolo 42 dell'entrata), lire 660,000.

Capitolo 56. Migliorie alle linee a carico dell'esercizio (capitolo 43 dell'entrata), *per memoria.*

Sezione III. *Spese accessorie.* — (*Articolo 20, secondo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificata dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372*). — § 1. *Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria.* — Capitolo 57. Annualità dovuta al Tesoro per interessi ed ammortamento, lire 93,982,057.42:

A) del valore del materiale rotabile e d'esercizio consegnato alle ferrovie dello Stato e del valore della dotazione iniziale di magazzino (articolo 1 della legge 25 giugno 1905, n. 261), lire 23,228,263.67;

B) delle somme fornite per aumento della dotazione iniziale di magazzino (articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 3,435,597.94;

C) delle somme fornite per spese patrimoniali (articolo 1 della legge 23 dicembre 1906, n. 638), lire 64,311,831.02;

D) delle somme fornite per spese straordinarie dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908, lire 1,164,364.27;

E) delle somme fornite per acquisto di 4,000 carri e per costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione, lire 1,303,405.60;

F) delle somme fornite per il materiale di navigazione in eccedenza ai 15 milioni (articolo 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111), lire 505,303.40;

G) delle somme rimborsate per certificati di credito 3.65 per cento, lire 33,291.52.

Capitolo 58. Interessi sulle somme pagate dal Tesoro con mezzi ordinari di Tesoreria (articolo 3, capoverso, della legge 23 dicembre 1906, n. 638), lire 1,862,500:

A) per le liquidazioni delle gestioni ferroviarie sociali, lire 8,000;

B) per aumenti della dotazione di magazzino, *per memoria*;

C) per spese patrimoniali, lire 1,789,500;

D) per materiali di navigazione in eccenza ai 15 milioni), lire 20,000;

E) per lavori dipendenti dal terremoto del 28 dicembre 1908, lire 45,000;

F) per acquisto di 4,000 carri e costruzione dei relativi parchi e mezzi di riparazione, lire »;

G) per il capitale rimborsato dei certificati di credito 3,65 per cento, lire ».

Capitolo 59. Annualità dovute al Tesoro per interessi ed ammortamento delle somme fornite per la costruzione e l'acquisto del materiale navale (articolo 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111), lire 645,525.80.

Capitolo 60. Assegnazione al Fondo di riserva per le spese impreviste in ragione di 6 milioni di lire all'anno (articolo 24 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 25 giugno 1909, n. 372), lire 6,000,000.

Capitolo 61. Reintegro al Fondo di riserva per le spese impreviste delle somme prelevate a favore delle spese ordinarie (articolo 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429), lire 4,692,916.78.

Capitolo 62. Noleggio di materiale rotabile per insufficienza di dotazione, *per memoria*:

A) Materiale in servizio permanente, *per memoria*;

B) Compensi per l'uso di carri speciali di proprietà privata, *per memoria*.

Capitolo 63. Contributo per le spese della Corte dei conti (articolo 2 della legge 9 luglio 1905, n. 361), lire 120,000.

Capitolo 64. Restituzione di multe inflitte per ritardata consegna di materiale o per ritardata ultimazione di lavori (capitolo 20-*C* dell'entrata), lire 2,000,000.

Capitolo 65. Perdite verificatesi nella gestione dei residui attivi della parte ordinaria a diminuzione del prodotto netto, *per memoria*.

Capitolo 66. Annualità dovute a terzi per interessi ed ammortamenti a rimborso di spesa sostenuta per impianti e lavori di carattere patrimoniale, lire 550,000.

§ 2. *Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione.* — Capitolo 67. Spese terremoto del 28 dicembre 1909, lire 10,000.

Capitolo 68. Contributo al Consorzio per l'industria zolfifera siciliana (articolo 17 della legge 15 luglio 1906, n. 333), lire 850,000.

Capitolo 69. Versamento al Tesoro dell'avanzo della gestione (articolo 6, secondo capoverso, della legge 22 aprile 1905, numero 137), lire 25,000,000.

Titolo II. *Parte straordinaria — (Articolo 21 della legge 7 luglio 1907, n. 429).* — Capitolo 70. Spese di primo impianto dell'Amministrazione centrale e dei dipendenti servizi, *per memoria*:

A) Lavori a contratto ed in economia, *per memoria*;

B) Forniture di magazzino, *per memoria*;

C) Trasporti, *per memoria*;

D) Studi, dirigenza e sorveglianza, *per memoria*;

E) Diverse, *per memoria*.

Capitolo 71. Spese per reintegrare l'Amministrazione della deficienza di manutenzione al 1° luglio 1905, *per memoria*:

A) delle linee, *per memoria*;

B) del materiale rotabile, *per memoria*.

Capitolo 72. Acquisto di materiale rotabile, lire 40,000,000:

A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc., lire 39,000,000;

B) Studi, dirigenza e sorveglianza, lire 1,000,000;

C) Forniture di magazzino, *per memoria*.

Capitolo 73. Acquisto di galleggianti (capitolo 47-*D* dell'entrata), *per memoria*:

A) Spese di acquisto, dogana, trasporto, ecc., *per memoria*;

B) Studi, dirigenza e sorveglianza, *per memoria;*

C) Forniture di magazzino, *per memoria*.

Capitolo 74. Miglioramenti al materiale rotabile ed ai galleggianti, lire 1,000,000:

A) Materiale rotabile, lire 900,000:

1. Locomotive, locomotori ed automotrici, lire 400,000;

2. Veicoli, lire 500,000;

B) Galleggianti, lire 100,000.

Capitolo 75. Materiale di esercizio in aumento di dotazione (capitolo 47-*C* dell'entrata), lire 5,000,000:

A) Forniture di magazzino, lire 3,000,000;

B) Acquisti diretti e spese accessorie, lire 2,000,000.

Capitolo 76. Lavori in conto patrimoniale (capitolo 47-*A*, *B* e *C* dell'entrata), lire 43,960,000:

A) Lavori a contratto ed in economia, lire 20,000,000;

B) Forniture di magazzino, lire 15,000,000;

C) Espropriazioni, lire 3,000,000;

D) Trasporti, lire 1,000,000;

E) Studi, dirigenza e sorveglianza, lire 4,000,000;

F) Diverse, lire 960,000.

Capitolo 77. Miglioramenti alle linee ed agli armamenti, *per memoria* :

A) Lavori a contratto ed in economia, *per memoria*;

B) Forniture di magazzino, *per memoria*;

C) Espropriazioni, *per memoria*;

D) Trasporti, *per memoria* ;

E) Studi, dirigenza e sorveglianza, *per memoria* ;

F) Diverse, *per memoria.*

Capitolo 78. Spese di primo impianto e per aumenti patrimoniali del servizio di navigazione (primo capoverso dell'articolo 20 della legge 5 aprile 1908, n. 111), *per memoria.*

Capitolo 79 Aumento della dotazione di magazzino, *per memoria.*

Titolo III. *Magazzini ed officine.* — § 1. *Gestione autonoma dei magazzini.* — (*Articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429*). — Capitolo 80. Spese per acquisto di scorte e per materiali restituiti al magazzino (capitoli 51 e 52 dell'entrata), lire 214,300,000 :

A) Acquisti di scorte, lire 145,300,00;

B) Versamenti dalle officine di materie lavorate, lire 36,000,000 ;

C) Versamenti dalle officine e dai servizi di materie esuberanti, o fuori d'uso, lire 26,000,000;

D) Addebiti diversi per eccedenze e simili, lire 5,000,000 ;

E) Vestiario, lire 2,000,000.

Capitolo 81. Acconti sulle forniture in corso (capitolo 53 dell'entrata), *per memoria.*

Capitolo 82. Rimborso ai fornitori per ritenute di garanzia (capitolo 54 dell'entrata), *per memoria.*

Capitolo 83. Reintegro dei prelevamenti dal fondo di riserva delle spese impreviste, per aumento temporaneo delle scorte (articolo 24, ultimo capoverso, della legge 7 luglio 1907, n. 429), *per memoria.*

§ 2. *Officine e scorte.* — Capitolo 84. Spese per lavori delle officine locomotive, delle officine dei depositi e degli stabllimenti dell'industria privata (capitolo 56 dell'entrata) lire 62,200,000 :

A) Officine locomotive, lire 33,700,000 :

1. Personale pagato a ruolo mensile, lire 1,700,000 :

a) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 1,400,000 ;

b) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 280,000 ;

c) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 20,000 ;

2. Personale pagato a quindicina, lire 8,000,000 :

a) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 4,500,000;

b) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 2,750,000;

c) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 750,000 ;

3. Forniture di magazzino, lire 23 milioni;

4. Spese diverse, lire 1,000,000;

B) Officine dei depositi, lire 23,300,000:

1. Personale pagato a ruolo mensile, lire 1,300,000:

a) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 900,000;

b) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 300,000;

c) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 100,000 ;

2. Personale pagato a quindicina, lire 7,000,000:

a) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 4,500,000;

b) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 1,700,000;

c) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 800,000 ;

3. Forniture di magazzino, lire 14 milioni, 300,000 ;

4. Spese diverse, lire 700,000 ;

C) Stabilimenti dell'industria privata, lire 5,200,000:

1. Forniture di magazzino, lire 550,000 ;

2. Pagamenti alle ditte riparatrici di materiale rotabile, lire 4,500,000;

3. Spese diverse, lire 150,000.

Capitolo 85. Spese per lavori delle officine-veicoli e delle squadre di rialzo e degli stabilimenti dell'industria privata (capitolo 57 dell'entrata), lire 45,600,000:

A) Officine-veicoli, lire 24,600,000:

1. Personale pagato a ruolo mensile, lire 2,000,000 :

a) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 1,680,000;

b) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 300,000;

c) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 20,000;

2. Personale pagato a quindicina, lire 9,100,000:

a) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 5,250,000;

b) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 3,250,000;

c) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 600,000;

3. Forniture di magazzino, lire 11 milioni 100,000;

4. Spese diverse, lire 2,400,000;

B) Squadre di rialzo, lire 8,000,000:

1. Personale pagato a ruolo mensile, lire 800,000:

a) Stabile e in prova - Stipendi e paghe, lire 500,000;

b) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 150,000;

c) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 150,000;

2. Personale pagato a quindicina, lire 3,000,000:

a) Stabile e in prova – Stipendi e paghe, lire 2,000,000;

b) Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 800,000;

c) Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 200,000;

3. Forniture di magazzino, lire 4,000,000;

4. Spese diverse, lire 200,000;

C) Stabilimenti dell'industria privata, lire 13,000,000:

1. Forniture di magazzino, lire 1 milione 800,000;

2. Pagamenti alle ditte riparatrici di materiale rotabile, lire 10,200,000;

3. Spese diverse, lire 1,000,000.

Capitolo 86. Spese per lavori delle Officine del Servizio lavori (capitolo 58 dell'entrata, lire 4,650,000:

A) Personale pagato a ruolo mensile, lire 670,000:

1. Stabile e in prova – Stipendio e paghe, lire 320,000;

2. Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 200,000;

3. Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 150,000;

B) Personale pagato a quindicina, lire 180,000:

1. Stabile e in prova – Stipendio e paghe, lire 110,000;

2. Stabile e in prova – Competenze accessorie, lire 40,000;

3. Avventizio – Paghe e competenze accessorie, lire 30,000;

C) Forniture di magazzino, lire 3,640,000;

D) Spese diverse, lire 160,000.

Capitolo 87. Materiali di scorta – Materie ricevute (capitoli 51-*D* e 59 dell'entrata), lire 16,800,000:

A) Servizio trazione, lire 9,400,000:

1. Scorte fisse per le officine dei depositi, lire 4,000,000;

2. Parco sale montate e carrelli completi, lire 5,400,000;

B) Servizio veicoli, lire 6,900,000:

1. Scorte fisse per squadre di rialzo, lire 1,400,000;

2. Parco sale montate e carrelli completi, lire 5,500,000;

C) Esercizio navigazione, lire 500,000.

Titolo IV. *Gestione del fondo pensioni e sussidi.* — (*Legge 9 luglio 1908, n. 418*). — Capitolo 88. Pensioni, lire 32,000,000.

Capitolo 89. Sussidi e spese diverse, lire 100,000.

Capitolo 90. Concorso nelle spese del servizio sanitario (capitolo 17-*B* dell'entrata), lire 380,000.

Capitolo 91. Versamento alla Cassa depositi e prestiti dell'avanzo della gestione (articolo 2 della legge 9 luglio 1908, n. 418), lire 24,648,000.

Capitolo 92. Erogazione dei proventi del fondo lasciti, donazioni ed oblazioni, a favore di determinate categorie di pensionati e sussidiati (capitolo 66 dell'entrata), lire 6,500.

Titolo V. *Gestione delle case economiche pei ferrovieri.* — (*Legge 4 luglio 1907, n. 553*). — *Patrimonio.* — Capitolo 93. Spese per acquisto e costruzione di case economiche pei ferrovieri (articolo 1 della legge 4 luglio 1907, n. 553) (capitolo 67 dell'entrata), *per memoria.*

Gestione. — Capitolo 94. Interessi dei capitali investiti nella costruzione ed acquisto di case economiche (capitolo 37 dell'entrata), lire 975,000.

Capitolo 95. Imposte e sovrimposte, *per memoria.*

Capitolo 96. Spese di amministrazione, custodia e diverse, lire 35,000.

Capitolo 97. Illuminazione, riscaldamento e acqua potabile, lire 50,000.

Capitolo 98. Manutenzione ordinaria, lire 60,000.

Capitolo 99. Manutenzione straordinaria, *per memoria.*

Capitolo 100. Premi per la buona conservazione dei fabbricati (articolo 50 del regolamento approvato col Regio decreto 10 maggio 1908, n. 233), *per memoria.*

Capitolo 101. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti delle somme per la costituzione del fondo di riserva (secondo capoverso dell'articolo 10 del regolamento ap-

provato col Regio decreto 10 maggio 1908, numero 233), lire 290,000:

A) per temporanee esenzioni di imposte e sovraimposte, lire 100,000;

B) eccedenze attive dei bilanci, lire 190,000.

Titolo VI. *Opera di previdenza per gli orfani e le famiglie del personale e buonuscita.* — (*Legge 19 giugno 1913, n. 641*). — Capitolo 102. Sussidi alle famiglie e spese per raccogliere ed istruire gli orfani, lire 600,000.

Capitolo 103. Indennità di buonuscita, lire 2,600,000.

Capitolo 104. Assegni alimentari vitalizi, lire 38,000.

Capitolo 105. Rimborsi di ritenute, *per memoria*.

Capitolo 106. Spese per l'esercizio della rivendita libri e giornali, lire 364,000:

A) Spese d'ufficio, lire 50,000;

B) Spese per forniture di libri e giornali, lire 314,000.

Capitolo 107. Canone annuo per l'esercizio della gestione rivendita libri e giornali, lire 120,000.

Capitolo 108. Versamenti alla Cassa depositi e prestiti dei residui attivi, lire 1,683,000.

Capitolo 109. Erogazione del fondo a favore degli orfani degli agenti periti nel terremoto del 1908, lire 15,000.

Titolo VII. *Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale.* — (*Articolo 10 della legge 19 giugno 1913, n. 641*). — *Patrimonio.* — Capitolo 110. Somme mutuate al personale, lire 9,320,000.

Gestione. — Capitolo 111. Spese della gestione, lire 2,650,000:

A) Quote riversate in conto capitale, lire 2,220,000;

B) Somme restituite alla Cassa depositi e prestiti in conto capitale, *per memoria*;

C) Somme versate alla Cassa depositi e prestiti per interessi sui capitali somministrati, lire 340,000;

D) Avanzo gestione versato al fondo di garanzia, lire 90,000;

E) Spese eventuali, *per memoria*.

Titolo VIII. *Operazioni per conto di terzi.* — § 1. *Operazioni attinenti ai trasporti.* — Capitolo 112. Restituzione di depositi a garanzia (capitolo 83 dell'entrata), lire 7,500,000:

A) per richiesta di vagoni, lire 1,200,000;

B) per biglietti di abbonamento, lire 1,300,000;

C) per affrancazione di tasse di porto e di dogana, lire 5,000,000.

Capitolo 113. Tasse doganali e somme anticipate ai mittenti (capitolo 84 dell'entrata), lire 83,000,000.

Capitolo 114. Pagamento di assegni sulle merci (capitolo 85 dell'entrata), lire 215 milioni.

Capitolo 115. Tasse di trasporto rimborsate in base a convenzione (capitolo 86 dell'entrata), lire 2,000,000.

Capitolo 116. Erogazione delle tasse di presa e consegna a domicilio (capitolo 87 dell'entrata), lire 1,000,000.

Capitolo 117. Erogazione dei prodotti dei tronchi in esercizio speciale, lire 900,000:

A) Confine francese–Modane (capitolo 88-*A* dell'entrata), lire 730,000;

B) Cerignola-campagna – Cerignola-città (capitolo 88-*B* dell'entrata), lire 100,000;

C) Desenzano-Lago di Garda (capitolo 88-*C* dell'entrata), lire 70,000.

Capitolo 118. Addebiti a ferrovie, amministrazioni e ditte diverse per operazioni regolate nella contabilità prodotti (capitolo 89 dell'entrata), lire 210,000,000.

Capitolo 119. Trasporti fatti in conto corrente ad Amministrazioni pubbliche e ditte diverse, in base a speciali convenzioni (capitolo 90 dell'entrata), lire 10,500,000:

A) Ministero della guerra, lire 2,000,000;

B) Amministrazioni e ditte diverse, lire 8,500,000.

§ 2. *Operazioni attinenti al personale.* — Capitolo 120. Erogazione delle ritenute per sequestri e cessioni sulle competenze del personale (capitolo 91 dell'entrata), lire 7 milioni 800,000.

Capitolo 121. Anticipazioni e addebiti (capitolo 92 dell'entrata), lire 3,000,000:

A) Anticipazioni di competenze, 1,500,000 lire;

B) Addebiti, lire 1,500,000.

Capitolo 122. Forniture in conto massa vestiario e restituzione del fondo individuale (capitolo 93 dell'entrata), lire 1,700,000.

Capitolo 123. Erogazione dei contributi al fondo di garanzia per le cessioni (articolo 11 della legge 30 giugno 1908, n. 335, modificata dalla legge 25 giugno 1909, n. 372) (capitolo 94 dell'entata), lire 810,000:

A) Pagamenti e riscatto di cessioni a carico del fondo, lire 300,000;

B) Rimborsi di ritenute fatti ad agenti collocati a riposo, lire 20,000;

C) Contributo alle spese d'amministrazione, lire 50,000;

D) Versamenti alla Cassa depositi e prestiti, lire 440,000.

Capitolo 124. Erogazione delle somme versate dalle controparti per competenze di avvocato e procuratore poste a loro carico nei giudizi sostenuti dal Servizio legale dell'Amministrazione ferroviaria (articoli 42, 45 e 46 delle norme pel riordinamento e funzionamento del Servizio legale, approvate con Regio decreto 10 maggio 1908, n. 280) (capitolo 95 dell'entrata), *per memoria*.

§ 3. *Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati.* — Capitolo 125. Ministero dei lavori pubblici – Spese per studi, dirigenza, sorveglianza, liquidazione e collaudo delle costruzioni (articolo 78 della legge 7 luglio 1907, n. 429, modificato dall'articolo 1 della legge 12 luglio 1908, n. 444) (capitolo 96 dell'entrata), lire 5,800,000:

A) Personale, lire 4,200,000;

B) Stampati e cancelleria, lire 50,000;

C) Manutenzione del mobiliare e di altri oggetti d'inventario, lire 15,000;

D) Pigione e manutenzione di locali, lire 100,000;

E) Illuminazione e riscaldamento, lire 30,000;

F) Spese di campagna e diverse, lire 320,000;

G) Quota spese del Servizio costruzioni, lire 960,000;

H) Quota spese generali dell'Amministrazione, lire 125,000.

Capitolo 126. Ministero dell'interno – Spese per lavori eseguiti per conto della Amministrazione dell'interno (capitolo 97 dell'entrata), lire 120,000:

A) Riparazioni vetture cellulari, lire 20,000;

B) Impianti, prestazioni e forniture diverse, lire 100,000.

Capitolo 127. Ministero della guerra – Spese per lavori eseguiti per conto della Amministrazione militare (capitolo 98 dell'entrata), lire 4,400,000:

A) Riparazioni attrezzi per trasporti di truppe, lire 50,000;

B) Impianti prestazioni e forniture diverse, lire 4,350,000.

Capitolo 128. Ministero della guerra — Esercizio militare delle linee Torino-Torre Pellice e Bricherasio-Barge (capitolo 99 dell'entrata), lire 200,000.

Capitolo 129. Ministero delle poste e dei telegrafi – Spese per lavori eseguiti per conto dell'Amministrazione postale e telegrafica (capitolo 100 dell'entrata), lire 4,100,000:

A) Riparazione vetture postali, lire 300,000;

B) Illuminazione e riscaldamento vetture postali, lire 100,000;

C) Trasporto valigie ed effetti postali, lire 3,600,000;

D) Impianti, prestazioni e forniture diverse, lire 100,000.

Capitolo 130. Ministero delle poste e dei telegrafi - Lavori alle linee telegrafiche e telefoniche per conto dell'Amministrazione (capitolo 101 dell'entrata), lire 550,000.

Capitolo 131. Ministero delle colonie – Spese per forniture e prestazioni per l'impianto e l'esercizio di ferrovie in Libia (capitolo 102 dell'entrata), lire 9,500,000:

A) In conto esercizio, lire 1,200,000;

B) In conto costruzioni, lire 8,300,000.

Capitolo 132. Spese per lavori eseguiti per conto del Consorzio del porto di Genova (articolo 106 del regolamento approvato con Regio decreto 25 giugno 1903, n. 261) (capitolo 103 dell'entrata), lire 150,000.

Capitolo 133. Addebiti ad amministrazioni diverse ed a privati per lavori, forniture e prestazioni (capitolo 104 dell'entrata), *per memoria*.

Capitolo 134. Servizio delle costruzioni (capitolo 105 dell'entrata), *per memoria*:

A) Servizio centrale, *per memoria*:

1. Personale, *per memoria*;
2. Stampati e cancelleria, *per memoria*;
3. Manutenzione del mobiliare ed altri oggetti d'inventario, *per memoria*;
4. Pigione e manutenzione dei locali, *per memoria*;
5. Illuminazione e riscaldamento, *per memoria*;
6. Spese diverse, *per memoria*;

B) Studi e direzione di lavori a carico della parte straordinaria o per conto di altre amministrazioni e di terzi, *per memoria*:

1. Personale, *per memoria*;
2. Stampati e cancelleria, *per memoria*;
3. Manutenzione del mobiliare e di altri oggetti d'inventario, *per memoria*;
4. Pigione e manutenzione dei locali, *per memoria*;
5. Illuminazione e riscaldamento, *per memoria*;
6. Spese diverse, *per memoria*;
7. Quota spese del Servizio costruzioni, *per memoria*;

C) Prestazioni per la costruzione di nuove linee a carico del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, *per memoria*:

1. Movimento di materie, *per memoria*;
2. Opere d'arte e manufatti, *per memoria*;
3. Fabbricati, *per memoria*;
4. Inghiaiamento, *per memoria*;
5. Espropriazioni, *per memoria*;
6. Nolo materiale rotabile, *per memoria*;
7. Trasporti, *per memoria*;
8. Forniture di materiale metallico d'armamento e meccanismi fissi, *per memoria*;
9. Forniture di traverse e legnami d'armamento, *per memoria*;
10. Impianto del telegrafo, *per memoria*;
11. Chiusura della strada e delle stazioni, *per memoria*;
12. Mano d'opera, *per memoria*;
13. Diverse, *per memoria*.

Capitolo 135. Mandati a disposizione emessi (capitolo 106 dell'entrata), *per memoria*.

Titolo IX. *Partite di giro*. — Capitolo 136. Versamento delle tasse erariali (capitolo 107 dell'entrata), lire 51,160,000:

A) Tassa sui trasporti, lire 42,050,000;

B) Tassa sull'assicurazione delle merci, lire 5,000;

C) Tassa di bollo, lire 4,800,000;

D) Tassa di bollo a favore delle provincie e dei comuni danneggiati dal terremoto 1908, lire 4,305,000.

Capitolo 137. Versamento delle imposte e tasse ritenute al personale (capitolo 108 dell'entrata), lire 10,732,000:

A) Imposta di ricchezza mobile sugli stipendi, lire 8,700,000;

B) Imposta di ricchezza mobile sulle pensioni, sugli assegni e sui sussidi, lire 1,600,000;

C) Marche da bollo, lire 160,000;

D) Addizionale all'imposta di ricchezza mobile a favore delle provincie e dei comuni danneggiati dal terremoto 1908, lire 240,000;

E) Tasse di registro sulle cessioni, lire 32,000.

Capitolo 138. Versamento dell'imposta di ricchezza mobile ritenuta a terzi (capitolo 109 dell'entrata), lire 150,000:

A) Imposta normale, lire 150,000;

B) Imposta addizionale a favore dei danneggiati dal terremoto 1908, *per memoria*.

Capitolo 139. Versamento all'erario francese dell'imposta sui trasporti pel tratto Confine francese-Modane (capitolo 110 dell'entrata), lire 30,000.

Capitolo 140. Mandati di anticipazione emessi (capitolo 111 dell'entrata), *per memoria*.

Veniamo al riassunto della spesa.

Riassunto della spesa. — Spese d'esercizio e per aumenti patrimoniali. — Titolo I. Parte ordinaria. — Sezione I. Spese d'esercizio. — § 1. Direzione generale, servizi centrali e ufficio stralcio (esclusi i servizi dell'esercizio), lire 8,050,000;

§ 2. Approvvigionamenti, lire 8,190,000;

§ 3. Servizio movimento, lire 144,700,000;

§ 4. Servizio commerciale, lire 6,530,000;

§ 5. Servizio trazione, lire 159,000,000;

§ 6. Servizio veicoli, lire 40,750,000;

§ 7. Servizio lavori, lire 83,640,000;

§ 8. Ferrovie complementari Sicule, lire 852,000;

§ 9. Navigazione colle isole, lire 6,250,000;

§ 10. Navigazione dello stretto di Messina, lire 930,000;

§ 11. Spese generali dell'Amministrazione, lire 55,560,000;

§ 12. Servizi secondari, lire 6,160,000.

Sezione II. Spese complementari, lire 28,500,000.

Sezione III. Spese accessorie. — § 1. Spese accessorie attinenti all'azienda ferroviaria, lire 109,853,000.

§ 2. Spese accessorie estranee all'azienda ferroviaria e avanzo di gestione, lire 25 milioni 860,000.

Totale del titolo I. — Parte ordinaria, lire 684,825,000.

Titolo II. Parte straordinaria, lire 89 milioni 960,000.

Totale delle spese ordinarie e straordinarie, lire 774,785,000.

Gestioni speciali ed autonome. — Titolo III. Magazzini ed Officine. — § 1. Gestione autonoma dei Magazzini, lire 214,300,000;

§ 2. Officine, lire 129,250,000.

Titolo IV. Gestione del fondo pensioni e sussidi, lire 57,134,500.

Titolo V. Gestione delle case economiche pei ferrovieri, lire 1,410,000.

Titolo VI. Opera di previdenza per gli orfani, ecc., lire 5,420,000.

Titolo VII. Gestione dei capitali del fondo pensioni impiegati in mutui al personale, lire 11,970,000.

Titolo VIII. Operazioni per conto di terzi. — § 1. Operazioni attinenti ai trasporti, lire 529,900,000;

§ 2. Operazioni attinenti al personale, lire 13,310,000;

§ 3. Lavori, forniture e prestazioni per conto di pubbliche Amministrazioni e di privati, lire 24,820,000.

Totale delle gestioni speciali ed autonome, lire 987,514,500.

Titolo IX. Partite di giro, lire 62,072,000.

Totale generale della spesa, lire 1 miliardo 824,371,500.

Procediamo ora alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge ».

(*È approvato*).

Art. 2.

« Il limite d'impegno nell'esercizio 1915-1916 per le sovvenzioni per costruzioni ferroviarie di cui all'articolo 4 della legge 30 aprile 1899, n. 168, agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540, e all'articolo 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444, è fissato in lire 600 mila.

« Resta all'infuori del limite sopradetto l'ammontare delle sovvenzioni da corrispondere a norma dell'articolo 2 della legge 21 luglio 1911, n. 848, per la concessione di nuove ferrovie in Sicilia ».

(*È approvato*).

Art. 3.

« L'Amministrazione delle ferrovie dello Stato è autorizzata ad accertare e riscuotere le entrate e a far pagare le spese riguardanti l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916, a termini della legge 7 luglio 1907, n. 429, in conformità dello stato di previsione allegato in appendice alla presente legge ».

(*È approvato*).

Art. 4.

« Agli effetti dell'articolo 38 del testo unico delle disposizioni per le pensioni del personale delle ferrovie dello Stato, approvato con Regio decreto 22 aprile 1909, n. 229, il limite massimo dell'annualità per le pensioni da concedersi nell'esercizio 1915-16 in dipendenza dei normali collocamenti a riposo non chiesti dagli agenti, senza che concorra la constatata loro inabilità, è stabilito nella somma di lire 1,500,000 ».

(*È approvato*).

Art. 5.

« L'ammontare del fondo di dotazione di magazzino delle ferrovie dello Stato, di cui all'articolo 17 della legge 7 luglio 1907, n. 429, rimane stabilito per l'esercizio finanziario 1915-16 in lire 140 milioni ».

(*È approvato*).

Questo disegno di legge sarà fra poco votato a scrutinio segreto.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Casciani e Callaini a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

CASCIANI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Basile per autorizzazione alla esecuzione di sentenza, già passata in giudicato, di condanna per diffamazione a mezzo della stampa. (465)

Mi onoro pure di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge:

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 25 luglio 1915, n. 1213, contenente provvedimenti relativi ai residui disponibili della somma di lire 65,000, concessa al comune di Acerenza con la legge 7 luglio 1901, n. 325. (499)

CALLAINI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Conversione in legge del decreto luogotenenziale 1° agosto 1915, n. 1296, relativo al trattamento di pensione agli impiegati di ruolo dell'Amministrazione dello Stato che passano al servizio delle ferrovie dello Stato. (495)

Mi onoro pure di presentare allo Camera la relazione sul disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 29 aprile 1915, n. 685, che estende al personale di ruolo delle ferrovie dello Stato il trattamento di cui all'ultimo comma degli articoli 20 e 32 del testo unico delle leggi sullo stato degli impiegati civili. (500)

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Mi-

nistero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916.

Si faccia la chiama.

GUGLIELMI, *segretario, fa la chiama.*

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

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sul disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916:

Presenti e votanti . . . 246
Maggioranza 124
Voti favorevoli . . . 221
Voti contrari 25

(*La Camera approva*).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese — Abisso — Abozzi — Adinolfi — Agnesi — Aguglia — Albanese — Alessio — Amato — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Ancona — Appiani — Artom.

Baccelli — Barnabei — Barzilai — Basile — Baslini — Battaglieri — Bellati — Belotti — Beltrami — Benaglio — Berenini — Bertarelli — Berti — Bertolini — Bettolo — Bettoni — Bevione — Bianchi Leonardo — Bianchi Vincenzo — Bianchini — Bignami — Bocconi — Bonicelli — Borsarelli — Boselli — Bouvier — Bovetti — Brezzi — Brizzolesi — Brunelli — Bruno — Buccelli — Buonini Icilio — Buonvino.

Cabrini — Caccialanza — Calisse — Callaini — Camera — Cameroni — Cannavina — Cao-Pinna — Capitanio — Caporali — Caputi — Carcano — Cartia — Casciani — Casolini Antonio — Cassin — Cavagnari — Ceci — Celesia — Chiaradia — Chiaraviglio — Chidichimo — Chimienti — Ciacci Gaspero — Ciappi Anselmo — Cimati — Cimorelli — Cioffrese — Ciriani — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Congiu — Corniani — Cottafavi — Cotugno — Credaro — Cucca — Cugnolio — Curreno.

Da Como — Daneo — Dari — De Amicis — De Bellis — De Felice-Giuffrida — Degli Occhi — Del Balzo — Dello Sbarba — Dentice — De Vargas — De Vito — Di Mirafiori — Di Robilant — Di Saluzzo — Dore — Drago.

Facchinetti — Facta — Fera — Finocchiaro-Aprile — Fornari — Fraccacreta — Frisoni — Frugoni.

Gallenga — Galli — Gasparotto — Gaudenzi — Gazelli — Giacobone — Giampietro — Ginori-Conti — Giordano — Giovanelli Edoardo — Girardi — Giretti — Grabau — Guglielmi.

Hierschel.

Innamorati.

Joele.

La Lumia — La Pegna — Larussa — La Via — Lembo — Leonardi — Leone — Libertini Gesualdo — Loero — Lombardi — Lo Piano — Lo Presti — Lucchini — Lucernari — Luciani.

Macchi — Maffi — Magliano Mario — Mancini — Manfredi — Mango — Manna — Maury — Mazzarella — Mendaja — Micheli — Milano — Mondello — Monti-Guarnieri — Montresor — Morando — Morelli Enrico — Morisani — Mosca Gaetano — Mosca Tommaso — Murialdi — Musatti.

Nava Ottorino — Negrotto — Nunziante.

Orlando Vittorio Emanuele.

Pacetti — Padulli — Pais-Serra — Pala — Pantano — Paparo — Parodi — Pasqualino-Vassallo — Patrizi — Pavia — Pennisi — Piccirilli — Pietravalle — Pietriboni — Pirolini — Pistoja — Pizzini — Prampolini.

Raimondo — Raineri — Rava — Renda — Riccio Vincenzo — Rissetti — Rizzone — Roi — Romeo — Rondani — Rosadi — Rota — Roth — Rubilli — Ruspoli.

Salandra — Salomone — Salterio — Sanarelli — Sandrini — Sanjust — Saraceni — Saudino — Scano — Schanzer — Schiavon — Sighieri — Simoncelli — Sioli-Legnani — Sipari — Soderini — Solidati-Tiburzi — Sonnino — Storoni — Suardi.

Talamo — Tamborino — Tedesco — Teso — Theodoli — Tortorici — Toscanelli — Toscano — Tosti — Treves.

Vaccaro — Valenzani — Valvassori-Peroni — Varzi — Veroni — Vigna — Vignolo — Visocchi.

Zegretti — Zibordi.

Sono in congedo:

Bertini — Bonardi.

Danieli — De Ruggieri.

Faelli — Fazzi.

Indri.
Lucifero.
Materi.
Pallastrelli — Pezzullo.
Rizza — Romanin Jacur — Rossi Gaetano — Rubini.
Venino — Vinaj.

Sono ammalati:

Angiolini — Arrigoni.
Cappelli — Celli — Cermenati — Chiesa — Cicarelli.
De Marinis — Di Caporiacco — Di Francia.
Falletti.
Gargiulo — Goglio.
Maraini — Masini.
Nitti.
Peano.
Rastelli — Ricci Paolo — Ronchetti.
Santamaria.

Assenti per ufficio pubblico:

De Capitani.
Landucci.
Marazzi — Miari.
Santoliquido — Stoppato.
Taverna.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Ora, onorevoli deputati, dovremmo procedere alla formazione dell'ordine del giorno di lunedì. La Camera però ha già approvato, senza che vi sia stata opposizione di sorta, che nell'ordine del giorno di lunedì siano iscritte le mozioni relative alle questioni generali di politica economica. Quindi, dopo le interrogazioni dovrà seguire, secondo la deliberazione della Camera, la discussione di queste mozioni; a meno che la Camera non decida di rinunziare allo svolgimento delle interrogazioni.

Se la discussione delle mozioni non terminasse nella seduta di lunedì resta inteso di continuarla martedì e giorni successivi, come la Camera ha pure deliberato; e, nel caso che fosse chiusa, di seguire l'ordine del giorno come è stabilito.

Concludendo: l'ordine del giorno di lunedì rimane così stabilito: Interrogazioni e mozioni.

L'onorevole Cavagnari ha chiesto di parlare. Ne ha facoltà.

CAVAGNARI. Onorevole Presidente, lunedì scorso non mi fu possibile svolgere la mia interpellanza, perchè tutto il tempo venne impiegato nella discussione di quelle precedenti la mia, quantunque io l'avessi presentata prima.

Siccome questa mia interpellanza risulta che è all'ordine del giorno fino dal 6 marzo, e non trovasi conglobata con le altre, chiedo che sia inscritta come la prima dell'ordine del giorno di lunedì. Mi sembra questo un diritto quesito, perchè le interpellanze hanno un giorno fisso per essere svolte. Pertanto, vorrei pregare l'onorevole presidente del Consiglio (anche perchè devo assentarmi per motivi di pubblico ufficio) di consentire che lunedì la mia interpellanza possa essere svolta per prima.

Si tratta d'una questione grave, onorevole presidente del Consiglio. (*Commenti*). Sarò brevissimo, e il mio discorso non sarà che un esordio alla discussione delle mozioni. (*Rumori*).

Onorevole presidente del Consiglio, ella sa quanta deferenza abbia per lei, e come sia fin sceso dall'Aventino per aiutare il Governo. (*Ilarità*). Abbia quindi la cortesia di corrispondermi. Ripeto, sarò brevissimo e....

PRESIDENTE. Veda di venire alla conclusione, onorevole Cavagnari!... Abbiamo capito già quello che desidera!

CAVAGNARI. Prego l'onorevole presidente del Consiglio e la Camera di consentire alla mia richiesta. (*Rumori*).

PRESIDENTE. Prima di dare facoltà di parlare all'onorevole presidente del Consiglio, debbo osservare che per quanto la Camera abbia già deliberato l'ordine del giorno di lunedì, ciò non toglie alcun diritto all'onorevole Cavagnari. Egli ha accennato che la sua interpellanza era iscritta nell'ordine del giorno di lunedì scorso e di non averla potuta svolgere; questo gli dà diritto di precedenza per il giorno in cui si torneranno a svolgere le interpellanze. Del resto quando fu proposto di discutere lunedì prossimo le mozioni, nessuna riserva fu fatta nè dall'onorevole Cavagnari, nè da altri.

Se però l'onorevole presidente del Consiglio crede di proporre che la Camera deliberi diversamente, io non ho nulla da ridire.

CAVAGNARI. Ma l'ordine del giorno per il lunedì si stabilisce il sabato!

Vorrei quindi pregare l'onorevole presidente del Consiglio di consentire alla mia domanda.

PRESIDENTE. Onorevole Cavagnari, è inutile che si ripeta! La Camera ha già compreso quello che ella vorrebbe. (*Bene!*)

Onorevole presidente del Consiglio, crede di rispondere?

SALANDRA, *presidente del Consiglio, ministro dell' interno*. Non voglio essere scortese verso l'onorevole Cavagnari, non rispondendo; ma faccio presente che se ammettessi una deroga alla deliberazione della Camera ricordata dal nostro Presidente, e per la quale lunedì si dovrà incominciare la discussione delle mozioni per proseguirla fino a che non sia esaurita, creerei un precedente che potrebbe portare degli inconvenienti. È una deliberazione eccezionale che sopprime tutte le altre prenotazioni per l'ordine del giorno.

Ella, onorevole Cavagnari, rimane prenotato per il giorno in cui si svolgeranno altre interpellanze. Questa è la soluzione.

Mi dispiace, ella è stata così amabile, ma non potrei accedere alla sua preghiera, anche perchè ad alcuni colleghi, i quali mi hanno chiesto di iscrivere nell' ordine del giorno alcuni disegni di legge; ho dovuto rispondere negativamente per la stessa ragione che ho detto a lei.

Lasciamo dunque stare l'ordine del giorno com'è. I proponenti le mozioni e coloro che o erano inscritti come interpellanti o si sono inscritti nella discussione delle mozioni, ammontano già a 54 oratori. Come si vede, la discussione è di grandissima importanza e bisogna che preceda tutte le altre.

Anzi, vorrei rivolgere preghiera all'onorevole Presidente perchè, nei limiti del possibile, le sedute siano protratte, stabilendo che durante la prossima discussione nessun oratore abbia diritto di rinviare il suo discorso ad altra seduta, se non quando siano oltrepassate le ore 19.

Concludo pregando l'onorevole Cavagnari ed i colleghi che abbiano proposte analoghe di riservarle per subito dopo la discussione delle mozioni. Allora faremo qualche seduta di sfollamento, dirò così.

CAVAGNARI. Allora mi riservo di ripresentare la mia proposta dopo le mozioni.

SALANDRA, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Per il lunedì, dopo le mozioni.

PRESIDENTE. Dunque, come la Camera ha udito, l'onorevole presidente del Consiglio ha proposto che, cominciando da lunedì, finchè la discussione delle mozioni non sia esaurita, nessun oratore possa rimettere il suo discorso alla seduta successiva, se non quando siano oltrepassate le ore 19.

Non essendovi osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(*Così rimane stabilito*).

GIRETTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

GIRETTI. Vorrei esprimere il desiderio che il disegno di legge inscritto al numero 87 dell'ordine del giorno, fosse, col consenso del Governo, anticipato nella discussione. È un modesto progetto di due articoli, che potrebbe forse essere attuato con un decreto luogotenenziale, ma che, per scrupolo altamente lodevole, l'onorevole ministro delle finanze ha preferito portare alla discussione della Camera. Si tratta di un progetto modestissimo, per facilitare l' industria del sapone in Italia. (*Viva ilarità*).

È un interesse veramente patriottico, perchè si può dare il sapone a buon mercato. Quindi esprimo il desiderio che questo disegno di legge, segnato col numero 87 all'ordine del giorno, sia inscritto all'ordine del giorno di una delle prossime sedute.

PRESIDENTE. Sarà tenuto conto del suo desiderio. Il presidente del Consiglio ha però testè dichiarato che fino a che non saranno state svolte le mozioni, nessun disegno di legge verrà inscritto nell'ordine del giorno.

GIRETTI. Sarei contento che fosse messo dopo le mozioni.

PRESIDENTE. Sta bene! Io ho quattro pagine di disegni di legge già preparati in categorie di urgenza; ma però non verranno inscritti nell'ordine del giorno finchè non siano esaurite le mozioni, e il Governo, come di sua competenza, non faccia al riguardo concrete proposte.

Lettura di una mozione e delle interrogazioni.

PRESIDENTE. Si dia lettura di una mozione e delle interrogazioni presentate oggi.

LIBERTINI GESUALDO, *segretario, legge:*

« La Camera, per provvedere alla conservazione integrale della casa dove morì Giuseppe Mazzini, già dichiarata monumento nazionale, che dalle nuove costruzioni in via di progetto verrebbe deturpata,

delibera di conservarla quale essa era anche nelle sue adiacenze.

« Pansini, Cotugno, Saràceni, Lombardi, Fraccacreta, Pietriboni, Giampietro, Dello Sbarba, Sighieri, Gaudenzi, Magliano, Pirolini, Manna, Altobelli, Gasparotto, Sanarelli, Giacomo Ferri, Cannavina, Loero ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, sull'arresto del direttore del laboratorio militare di Saronno.

« Monti-Guarnieri ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per conoscere se – nell'interesse dell'impulso da darsi a vantaggio delle classi popolari alla maggiore disponibilità delle abitazioni – abbia provveduto od intenda provvedere alle difficoltà nelle quali si dibattono i debitori per mutui ipotecari.

« Degli Occhi, Micheli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere i motivi pei quali fu proibita – puranco in forma privata – la commemorazione di Giuseppe Mazzini il 10 marzo 1916 in Forlì e per sapere se con siffatti divieti creda di cementare la concordia nazionale in quest'ora tragica della nostra storia.

« Gaudenzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per conoscere le ragioni per le quali la censura ha soppresso alcune parti di un articolo politico di Vincenzo Morello nella *Tribuna* e le difese e le osservazioni dello stesso scrittore in risposta alla censura.

« Torre ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici perchè dica se e quando intenda provvedere al ripristino dei fondi per le strade provinciali Pietracatella–Campomarino e Molise–Capitanata, nei tratti fra Santa Croce di Magliano e Rotello, e se intenda accogliere i voti del Consiglio provinciale di Campobasso e dei Consigli dei comuni interessati per modificazioni dei tracciati.

« Magliano ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere quali provvedimenti intenda di prendere, allo scopo di rendere più spedita la corrispondenza fra i nostri prigionieri in Austria e le loro famiglie, sia che il doloroso ritardo enorme dipenda da responsabilità della censura italiana, sia che esso derivi dall'opera dell'autorità austriaca; nel qual caso si domanda se, per il tramite di autorità neutre, non si possa stabilire reciprocanza di sistema nella distribuzione della corrispondenza per i prigionieri tanto italiani quanto austriaci.

« Miglioli, Bovetti, Curreno, Valenzani ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro d'agricoltura, industria e commercio, per sapere se anche quest'anno intenda istituire il servizio d'ispezione in risaia dotandolo d'idoneo personale in numero sufficiente.

« Cagnoni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se, allo scopo di aiutare l'agricoltura, non creda opportuno di ripristinare la precedente tariffa per l'acqua dei canali demaniali d'irrigazione.

« Cagnoni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, per conoscere se l'esecuzione del cavalcavia sulla provinciale Mortara-Casale-Alessandria, a mezzogiorno della stazione ferroviaria di Mortara, debba subire ulteriori deplorevoli ritardi.

« Cagnoni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere dove e come sia avvenuta la morte del valoroso capitano Giovanni Barberis del 37° reggimento fanteria, che si presume risalire al giugno scorso, senza che la famiglia abbia potuto averne alcun particolare circa la località ove fu inumata la sua salma e come possa spiegarsi che la famiglia sua non abbia peranco potuto ricuperare i valori che portava con sè e segnatamente i documenti da lui ritenuti e che sono indispensabili per regolare la sua successione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Bouvier ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia e dei culti, per sapere se e quando intenda provvedere alla

nomina del giudice e del cancelliere nella regia pretura di Ariano Polesine. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Salvagnini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, circa la convenienza di emanare disposizioni perchè alle promozioni per merito di guerra, che sono ricompense al valore, si dia per ogni effetto la data del giorno in cui l'atto di valore fu compiuto, non essendo giusto che, in difetto di ciò, gli effetti della promozione siano, per alcuni, immediati o quasi e per altri ritardati anche di più mesi. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Baccelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei lavori pubblici, sui criteri adottati dall'Amministrazione disponendo la chiusura di molti passaggi a livello nella ferrovia Campobasso-Termoli, nonostante il diritto acquisito dai proprietari dei terreni attraversati dalla ferrovia. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Magliano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, sui provvedimenti che intende adottare per eliminare od almeno attenuare la grave crisi, che ha colpito le industrie di concerie di pellami dell'Italia centrale, prima sollecitate ad intensificare la loro produzione, onde soddisfare le aumentate ed urgenti esigenze, mentre ora lo Stato, per la massima parte, ricorre alla produzione straniera, pur mantenendo fermo il divieto di esportazione anche nei paesi alleati.

« Storoni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro per sapere se e quando intenda provvedere alla modificazione dell'articolo 123, testo unico leggi pensioni 21 febbraio 1905, n. 70, per estendere ai germani dei caduti in guerra, permanentemente inabili al lavoro, il trattamento fatto ai germani minorenni.

« Magliano ».

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

La seduta è tolta alle 19.15.

Ordine del giorno per la seduta di lunedì alle ore 14.

1. Interrogazioni.
2. Svolgimento di mozioni.

Risposte scritte ad interrogazioni.

INDICE.

SOGLIA: Insegnanti delle scuole italiane nelle zone di guerra . . . . . *Pag.* 9310
ZEGRETTI: Baracca-scuola nel comune di Torre Cajetani 9311

Soglia. — *Al ministro degli affari esteri.* — « Per sapere se intenda di adottare i provvedimenti necessari ed urgenti per proteggere la incolumità delle persone e degli averi degl'insegnanti nelle scuole italiane delle località in istato di guerra, e di corrispondere loro l'indennità giustificata dalle cambiate condizioni economiche ».

RISPOSTA. — « È ormai un quinquennio che nell'Oriente europeo, specialmente nella penisola balcanica, esiste lo stato di guerra, e durante questo periodo nulla è stato trascurato da questo Ministero per la protezione dei nostri insegnanti all'estero, cosicchè nessuno di essi ebbe a soffrire la minima offesa. In quest'opera di vigile e doverosa tutela il Ministero intende perseverare con la necessaria energia ovunque se ne mostri il bisogno; che se in qualche luogo si manifestasse la necessità di addivenire all'immediato rimpatrio dei nostri insegnanti, a ciò si provvederebbe d'urgenza con mezzi adeguati, come si è già fatto laddove l'eccezionalità del caso lo richiedeva.

« Quanto all'indennità che una parte dei nostri insegnanti all'estero reclama, è da osservare che nessuna delle nostre autorità consolari fece presente l'opportunità di un tale provvedimento: tuttavia il Ministero non mancò di prendere in esame la questione allorchè da un gruppo degli insegnanti di Salonicco gli venne, nel dicembre scorso, sottoposta. Senonchè, dai documenti che gli furono presentati in appoggio della domanda, rilevò che il costo della vita – e specie dei generi di prima necessità – non era colà superiore a quello medio dei nostri mercati, e segnatamente di Roma.

« Di fatto, il prezzo del pane era indicato in lire 0.75 l'oka, chilogrammi uno e un quarto, della carne di montone e di manzo da lire 2.40 a lire 3 l'oka, del formaggio a lire 4.25 l'oka, dello zucchero a lire 2.10 l'oka. Oggi le condizioni si sono alquanto aggravate, ma è da tener presente che le miserie e i danni che l'immane conflitto produce sono di loro natura generali e gravissimi e che ogni miglior volontà di porre ad essi rimedio si infrange in ostacoli insormontabili.

« Mi è grata questa occasione per attestare che gli insegnanti delle scuole all'estero, anche nelle critiche e penose circostanze dell'ora che volge, hanno, nella loro grande maggioranza, dato dovunque prova di elevato sentimento patriottico, mostrandosi non solo esemplari nell'adempimento dei loro obblighi professionali, ma offrendo, con lodevole disinteresse, alle nostre autorità l'opera loro nelle varie provvidenze civili che il momento richiede.

« *Il sottosegretario di Stato*
« BORSARELLI ».

Zegretti. — *Al ministro dell' istruzione pubblica.* — « Per conoscere le ragioni del prolungato ritardo ad eseguire la costruzione di una modesta baracca-scuola nel comune di Torre Caietani, distrutto in gran parte dal terremoto ».

RISPOSTA. — « Non appena venne trasmesso a questo Ministero, da parte del Dicastero dei lavori pubblici, il progetto per la costruzione di una baracca-scuola provvisoria nel comune di Torre Caietani, colpito dal terremoto del 13 gennaio 1915, fu cura di questo Ministero di trasmetterlo subito all'apposita Commissione incaricata, pei sensi dell'articolo 6 del Regio decreto-legge 9 maggio 1915, n. 654, di giudicare in proposito, perchè esaminasse se potesse accettarsi l'accennato progetto, o se in qualche altro modo si fosse potuto provvedere alla scuola. Non avendo potuto quella Commissione, impegnata nei suoi lavori in altri comuni colpiti dal terremoto, provvedere ai bisogni relativi del comune di Torre Caietani, il Ministero si affrettò a sollecitare la Commissione stessa, perchè avesse ultimato i lavori di sua competenza, e con lettera del 10 corrente si è ancora tornati a invitare la Commissione in parola, affinchè, con la massima sollecitudine, trasmetta al Ministero i risultati delle sue pratiche.

« Non appena quindi la Commissione abbia assolto al suo còmpito preliminare, il che si ritiene potrà avvenire tra breve, con la maggior premura il Ministero adotterà i provvedimenti definitivi di competenza, in ordine al fabbisogno scolastico del comune di Torre Caietani.

« *Il sottosegretario di Stato*
« ROSADI ».

PROF. EMILIO PIOVANELLI
Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1916 — Tip. della Camera dei Deputati.