

XCII<sup>a</sup> TORNATA

VENERDÌ 23 GIUGNO 1922

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

## INDICE

Congedi . . . . .	pag. 2841
Disegni di legge (S guito della discussione di):	
« Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1921-1922 e 1922-23 » . . . . .	2841
Oratori:	
BERTI . . . . .	2853
CHIMIENTI . . . . .	2846
CORBINO . . . . .	2857
LAMBERTI . . . . .	2843
LIBERTINI . . . . .	2849
NUVOLONI . . . . .	2842
REGGIO . . . . .	2854
ROMANIN JACUR . . . . .	2856
(Presentazione di) . . . . .	2853
Giuramento (del senatore Poggi) . . . . .	2843
Interrogazione (Annuncio e svolgimento di):	
« Sul disastro di Corato » . . . . .	2864
Oratori:	
LAMBERTI . . . . .	2866
RICCIO, <i>ministro dei lavori pubblici</i> . . . . .	2865
Petizione (Lettura del sunto di) . . . . .	2841
Sull'ordine del giorno . . . . .	2866
Oratore:	
FERRARIS CARLO . . . . .	2866

BISCARETTI, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

## Congedi.

PRESIDENTE. Ha chiesto un congedo di giorni otto il senatore Niccolini Pietro.

Se non si fanno osservazioni, il congedo si ritiene accordato.

## Sunto di una petizione.

PRESIDENTE. Pregho il senatore, segretario, Biscaretti di dar lettura del sunto di una petizione.

BISCARETTI, *segretario*, legge:

N. 41. « Il generale Emilio Bertotti si duole del provvedimento col quale fu collocato a riposo ».

Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922 » (N. 419);

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923 » (Numero 420).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei seguenti disegni di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922 »;

La seduta è aperta alle ore 16.

Sono presenti: il presidente del Consiglio e ministro dell'interno, e i ministri delle colonie, della giustizia ed affari di culto, del tesoro, della guerra, dell'istruzione pubblica, dei lavori pubblici, dell'industria e commercio e delle terre liberate dal nemico.

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923 ».

Ieri, come il Senato ricorda, fu continuata la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il senatore Nuvoloni.

NUVOLONI. Mi permetto di rivolgere all'onorevole ministro alcune domande e raccomandazioni.

Il mare sta demolendo continuamente gli abitati di Santo Stefano a mare e Riva Ligure. Da molto tempo quelle popolazioni reclamano l'intervento del Governo; i progetti sono pronti; amministrativamente la pratica è esaurita. Malgrado le sollecitazioni i lavori non si fanno ed intanto il mare va ogni giorno danneggiando quegli abitati tanto che è stato danneggiato fortemente il torrione in cui è l'ospedale mandamentale ed è stata distrutta una parte della piazza Vittorio Emanuele insieme ad alcune case.

In base alla legge del 1907, mi pare che lo Stato debba intervenire; rivolgo quindi domanda all'onorevole ministro, onde dica se è informato di questo, e perchè voglia provvedere.

Passo ad un'altro argomento.

In seguito ai gravi inconvenienti che si erano verificati sulla linea Genova-Ventimiglia, si determinò di trasportare a monte una parte della linea stessa. Si sta costruendo la galleria fra Ospedaletti e San Remo appunto per lo sviamento che si era progettato.

Fra le costruzioni che si era determinato di fare, pel trasporto a monte di detta ferrovia, c'era pure la galleria tra San Remo e Taggia, con deviazione della strada a partire dal ponte sul fiume Argentina.

Si fecero le dovute espropriazioni; però, a causa della mancanza dei fondi, si dice e si ripete che i lavori non si faranno e sono infatti rimasti sospesi: anzi neppure furono iniziati.

I proprietari di terreni e di fabbricati che si dovevano demolire od occupare per la nuova linea ferroviaria, furono espropriati in forza della legge di Napoli; basta accennare a questa legge per capire che i terreni, e soprattutto i fabbricati, non furono valutati e pagati al prezzo che essi meritano, ed è notorio che per taluni non si liquidarono neppure le somme che erano costati *ante-bellum*.

Ora accade che l'Amministrazione ferroviaria mentre non fa i lavori progettati, pretende affittare quei fabbricati e terreni agli ex proprietari per somme ingenti, e siccome taluni proprietari di terreni non hanno acceduto a tale desiderio dell'Amministrazione, questa ha affittato tutti i terreni ad un Tizio, che affittandoli a terzi specula su di essi. Orbene io domando all'onorevole ministro: crede giusto ed onesto che l'Amministrazione ferroviaria, (la quale dimostra di non aver per il momento bisogno nè dei terreni nè dei fabbricati che ha espropriati a un prezzo vile) li affitti per farne una speculazione? La risposta non può essere dubbia. Io ritengo, che dal momento che l'Amministrazione non ha bisogno di quei fabbricati e di quei terreni (e quel che dico per la Liguria può applicarsi a tutta l'Italia) dovrebbe retrocederne il possesso agli ex proprietari, salvo in seguito ad espropriarli ancora e pagarli quello che allora varranno, e cioè se saranno diminuiti di prezzo pagarli al prezzo diminuito, e se saranno aumentati pagarli al prezzo aumentato. Essa a mio avviso non ha diritto di cambiarne la destinazione, nè di trattenerli se viene a mancare la necessità dell'esproprio.

Anche su questo punto domando una risposta all'onorevole ministro.

Chiedo poi all'onorevole ministro una dichiarazione intorno all'elettrificazione della linea Savona-Ventimiglia: ricordo che quando si concesse alla società Negri di derivare le acque dal Roia per ricavarne l'energia elettrica, si fece obbligo alla stessa Società di conservare una quantità di energia a favore dell'Amministrazione ferroviaria, onde sostituire a quella a vapore la trazione elettrica sulla Genova-Ventimiglia.

Tale impegno doveva durare fino al 1914, e fino al 1914 lo Stato dovette corrispondere una indennità annua alla Negri; passò il 1914 e l'elettrificazione non fu fatta. Alle sollecitazioni perchè si elettrificasse quella linea, che si svolge attraverso numerose gallerie, si rispondeva che occorreva prima raddoppiarne il binario e quando col fatto fu dimostrato che non occorreva il doppio binario, per attuare l'elettrificazione giacchè il tronco Genova-Savona venne elettrificato senza il doppio binario; si disse che bisognava trasportare a monte le

linee telegrafiche e telefoniche. Con questi pretesti, mentre la linea Genova-Ventimiglia che è una linea di grande traffico internazionale non è stata elettrificata, altre linee di assai minore importanza ebbero già il vantaggio della trazione elettrica.

Io domando all'onorevole ministro se e quando pensa di far elettrificare il tronco Savona-Ventimiglia.

Ultima domanda (come vede, onorevole ministro, io sono brevissimo, quasi telegrafico nelle mie domande): se non erro, è stato stanziato un fondo di 500 milioni da impiegarsi in lavori pubblici onde combattere la disoccupazione. Credo che ormai tale fondo sia pressochè esaurito; d'altra parte l'onorevole ministro mi darà atto che al Ministero vi sono una infinità di progetti pronti che attendono il sussidio per essere iniziati. Lo Stato spende anche d'altra parte forti somme dando sussidi agli operai disoccupati. Ora io credo che con questi sussidi personali la disoccupazione si fomenti e che si ecciti l'ozio. Non pare all'onorevole ministro che sia più conveniente, proficuo ed utile agli interessi della Nazione che sia aumentato invece lo stanziamento delle somme per lavori pubblici onde combattere utilmente per tutti la disoccupazione? Io credo che aumentando questo fondo e togliendo quegli aiuti ai disoccupati, che favoriscono, come giustamente mi viene suggerito, il sorgere della disoccupazione professionale, da una parte avremo il vantaggio di vedere compiute opere proficue e durature, appagheremo i desideri e i bisogni delle popolazioni, e dall'altra parte combatteremo efficacemente ed in modo onesto la disoccupazione perchè chi vorrà potrà trovar lavoro.

Anche su questo punto chiedo una risposta dall'onorevole ministro.

#### Giuramento del senatore Poggi.

PRESIDENTE. Essendo presente nelle sale del Senato il signor Poggi Cesare, la cui nomina a senatore è stata in altra seduta convalidata, prego i signori senatori Boselli e Brusati Ugo di volerlo introdurre nell'aula per la prestazione del giuramento.

(Il signor Poggi Cesare è introdotto nell'aula e presta giuramento secondo la formula prescritta dall'articolo 49 dello Statuto).

PRESIDENTE. Do atto al signor Poggi Cesare del prestato giuramento, lo proclamo senatore del Regno ed immesso nell'esercizio delle sue funzioni.

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione dei bilanci dei lavori pubblici. Ha facoltà di parlare l'onorevole Lamberti.

LAMBERTI. Veramente l'ordine del giorno n. 1, presentato dalla Commissione di finanze mi ha reso un po' perplesso se avessi dovuto svolgere quell'argomento che mi ero proposto di svolgere inquantochè là si parla di economie per distruggere il disavanzo dovuto al personale, mentre la questione sulla quale intendo richiamare l'attenzione del Senato, importando qualche nuovo onere, contraddice stridentemente a quell'ordine del giorno.

Nella nostra tornata del 9 dicembre u. s. ad una mia interrogazione tendente a conoscere gli intendimenti del Governo circa ai desiderati dei vecchi pensionati ferroviari, il ministro del tempo, onorevole Micheli dichiarava essersi riconosciuto equo e conforme a giustizia l'assicurare ai vecchi pensionati un conveniente miglioramento al loro trattamento di quiescenza. E che all'uopo erano già stati concretati provvedimenti che aspettavano l'adesione del tesoro - ormai imminente - e che non appena questa ottenuta, l'onorevole ministro avrebbe presentato apposito disegno di legge.

E in effetto, venti giorni dopo il Regio decreto-legge n. 1964 del 29 dicembre che accordava a tutti indistintamente i pensionati dello Stato un terzo caro viveri nella misura di lire 70 mensili comprendeva nel beneficio anche i vecchi pensionati ferroviari.

L'attuale ministro dei lavori pubblici con la usata sua cortesia ed affabilità di modi e colla benevolenza di cui mi ha sempre onorato alle mie ripetute sollecitazioni mi ha comunicato utili notizie circa il trattamento di pensione dei ferroviari, dalle quali appare come l'Amministrazione ferroviaria non abbia trascurato la questione della quale ora discorro.

Ma nella conclusione il ministro mi lascia intendere che se effettivamente, come asseriva l'onorevole Miceli, l'Amministrazione ferroviaria aveva concretate proposte in apposito di-

segno di legge per armonizzare quanto più fosse possibile il trattamento di quiescenza fra vecchi e nuovi pensionati, col caro viveri stato ultimamente concesso la ragione del proposto disegno di legge dell'Amministrazione ferroviaria è venuta a cadere. Conseguentemente nessun altro provvedimento il Governo ha in animo di prendere a sollievo dei vecchi pensionati ferroviari.

Ora se il caro viveri incontestabilmente costituisce un sollievo, esso non è che temporaneo, misurato ad ogni fine di anno e può perciò terminare ogni qualvolta allo spirare del termine gli umori del momento sieno divenuti più rigidi nel sanzionare provvedimenti che importino spesa.

Di più il caro-viveri è provvedimento generale e non fa distinzione alcuna di gerarchia, onde i maggiori oneri che vengono dal più alto grado alla posizione sociale dell'individuo non trovano adeguato compenso nella proporzionata entità dell'assegno.

Ma ad ogni modo il caro-viveri non risolve la questione fondamentale che consiste nello stabilire se sia equo che i membri di un medesimo sodalizio, vincolati dai medesimi oneri abbiano secondo la data della loro nascita od iscrizione alla società a godere privilegi diversi.

Le antiche società ferroviari imposero ai propri agenti l'obbligo di iscriversi al Consorzio di previdenza, obbligandosi a loro volta di assicurare dopo un certo numero di anni di servizio prestato, durante il quale avrebbero dovuto sottostare a periodici versamenti sulle loro competenze mensili o giornaliere, un decente trattamento di esistenza a riposo.

Con questi versamenti e con contemporanei assegni, che l'Amministrazione ferroviaria faceva per obbligo assuntosi, dovevasi costituire una Cassa pensioni dalla quale derivò insieme con altri enti amministrativi il così detto *fondo per le pensioni e sussidi*.

Questo fondo autonomo colla sua consistenza patrimoniale, oneri e diritti venne assunto per eredità dal Governo, quando abolite le 3 Società private lo Stato si sostituì ad esse nella proprietà ed esercizio delle linee.

Il fondo autonomo delle pensioni non cambiò natura né carattere.

Rimase un fondo speciale, estraneo alle consistenze patrimoniali dello Stato, amministrato per conto dell'Amministrazione ferroviaria dalla Cassa Depositi e Prestiti, esclusivamente destinato a sostenere gli oneri delle pensioni e a provvedere ai bisogni degli agenti ferroviari.

Esso perciò doveva essere amministrato in modo che le spese gravanti su di esso non ne oltrepassassero i redditi e il capitale formato. E se per effetto delle nuove pensioni, di gran lunga superiori alle vecchie, l'equilibrio è stato rotto è colpa del Governo che ha ceduto quando non doveva a sollecitazioni inammissibili le quali beneficiando una parte dei soci, i giovani, consacravano il disagio dei vecchi.

Che se poi l'equilibrio colla nuova legge non è stato rotto non vi è ragione perchè si neghi ai vecchi agenti ferroviari il beneficio che si è creduto doveroso accordare ai futuri pensionandi.

La legge dell'aprile 1921 ha fatto risalire i suoi benefici con una retroattività di 14 mesi, giustificandola colla dichiarazione di aver voluto renderli contemporanei all'aumento degli stipendi e competenze degli agenti in servizio.

Non è questa certo una ragione di equità e nemmeno è plausibile la retroattività in faccia alla legge.

Se si è creduto di vulnerare il principio della non retroattività perchè fermarsi ai pensionati di data posteriore all'aprile del 1919 e con estendere la applicazione della legge a tutti i pensionati precedenti.

L'infrazione fatta a beneficio di pochi è a danno di coloro che più hanno contribuito alla costituzione patrimoniale del fondo, e con un lavoro più gravoso e più intenso, è una vera ingiustizia.

Tutto in sostanza e in realtà deriva del Tesoro, che affaccia opposizione in vista degli eventuali nuovi oneri, che dichiara insostenibili per la finanza.

La finanza dello Stato qui è fuori causa, tranne che il fondo autonomo abbia sostenuto gravami o decurtazioni indebite!

E in tal caso il tesoro deve sobbarcarsi alle riparazioni escogitandone i mezzi.

Ma se al fondo autonomo si è creduto di potere adossare gli oneri derivanti dagli aumenti concessi alle nuove pensioni, esso deve pure sostenere o essere messo in grado di sostenere

anche l'onere che può conseguire della parificazione invocata.

Non vale la ragione che per i nuovi pensionandi si sono imposti versamenti maggiori portandoli dal 5 e mezzo al 6 per cento. Questi aumenti potranno portare i loro effetti fra qualche anno, non ora; e intanto i nuovi pensionati vengono a beneficiare della nuova legge senza avere sopportato nessunissimo aggravio o solo di pochi mesi o magari di pochi giorni per la maggiore tangente di versamenti.

Si aggiunga che ai nuovi pensionati come agli agenti ora in servizio sono concessi alloggi nelle case ferroviarie, state costruite in gran parte con mutui distolti dal fondo autonomo delle pensioni, il quale viene così a perdere un buon tratto della sua disponibilità, che avrebbe potuto invece essere messa a sollievo dei vecchi pensionati, i quali fino ad ora non hanno goduto né godono del beneficio di questi alloggi a mite prezzo!

Per le case dei ferrovieri in due volte si sono mutuati 220 milioni!

Sono esse giustificabili tali disparità?

Per rendere più evidente l'enormità dello squilibrio fra vecchie e nuove pensioni mi varrò di alcuni dati ed esempi:

Un funzionario di concetto dopo 42 anni liquida col vecchio statuto L. 5200 se licenziato al 30 marzo 1919, mentre se fosse stato licenziato dall'attività il 1° aprile avrebbe liquidato L. 7800 e se al 1° gennaio 1921 L. 12,000!

E nel personale di ordine e di fatica, un sorvegliante dopo 40 anni di servizio se anteriormente al 1° aprile 1919 liquida L. 4 al giorno mentre se pensionato al 2 aprile scorso anno liquida L. 25:

Un macchinista ai treni da L. 3,70 a L. 31.

Un operaio dopo 30 anni da L. 3.13 a L. 28.

Un cantoniere dopo 27 anni da L. 1,08 a L. 15.

Come concepire disparità o ingiustizie maggiori di queste?

In sostanza a sollievo dei vecchi pensionati delle ferrovie non vi furono altri provvedimenti se non quello di avere portato il computo della pensione dalla base dei nove decimi a quella dei dieci decimi colla Legge del 23 luglio 1914, n. 742, che dopo lunghi contrasti ebbe la retroattività al 22 aprile 1909, data in cui fu definitivamente fissato il testo unico delle pensioni per i ferrovieri. E in date

recenti i tre caro-viveri, di cui l'ultimo il 29 dicembre 1921.

Il Regio decreto, n. 2373, del 27 novembre 1919, oltre ad avere ingenerato una profonda ingiustizia, non risponde nemmeno agli obblighi tassativi statuari che impongono nessuna modificazione si possa portare allo statuto fondamentale su le pensioni senza l'escussione del Consiglio di previdenza e del Consiglio di Stato, prescrizione costantemente osservata mentre in questo caso non si è verificata.

E non è ipotesi temeraria il credere che se vi fosse stato l'intervento di questi due consessi non si sarebbe addivenuti ad una ingiusta disparità di trattamento, quale risulta dal combinato del Regio decreto, novembre 1919, reso per giunta retroattivo per soli pochi mesi senza una ragione plausibile se non sia per sospettata debolezza di fronte ad imposizioni che vollero remunerata l'azione promotrice minacciosa dei sindacati prementi in quell'epoca sul Governo.

L'invocata parificazione deve gravare esclusivamente sul fondo autonomo che non è che la discendenza dell'antica convenzione stipulata dalla Società dell'Alta Italia nel 1864 fra il personale esercente e la Società, contratto privato, affatto estraneo al Governo e quindi fuori di ogni rapporto di ordine pubblico.

Le successive modificazioni apportate nei nomi, oneri, ed altri particolari non ne hanno cambiata la natura.

Il fondo autonomo è sempre lo stesso Istituto di Previdenza iniziale costituito dalle Società ferroviarie, il quale, sotto forma di cassa pensioni, obbligava tutti indistintamente gli agenti di iscriversi, versando sugli stipendi, paghe e competenze una data percentuale. Come si è già detto, con questo fondo, accresciuto dalle partecipazioni obbligatorie dell'Amministrazione delle ferrovie, si doveva provvedere ai bisogni degli agenti e poi alle pensioni.

Questo Istituto di previdenza oggi fondo autonomo per il suo congegno, statuto e funzionamento è una vera e propria società mutuararia dove gli impiegati, obbligati ad aderirvi, assumono il carattere di soci e come tali devono in eguale misura parteciparne ai benefici e ai gravami, che non furono diversi in passato di quanto non lo sieno stati fino all'aprile del 1921. I benefici devono essere

eguali e proporzionati alle disponibilità del patrimonio sociale. E se indebitamente si sono create differenze, si sottopongano i beneficiati a maggiori oneri per dar modo al patrimonio di estendere agli altri il beneficio consentito; poichè giustizia vuole che se il fondo patrimoniale non consenta per tutti indistintamente i soci una data misura di aiuto, questa si abbia a sospendere o a ridurre di cifra per modo che la ripartizione riesca imparziale.

So che il progetto di legge dell'Amministrazione delle ferrovie si ispirava in certo modo a criteri consimili.

Io che ho grande fiducia nel senso di giustizia del ministro dei lavori pubblici, mi permetto di pregarlo caldamente a riprendere in esame quel progetto e vedere cosa debba farsi per renderlo realizzabile sulla base di parità di trattamento. Occorre togliere di mezzo una causa angosciata di agitazione nell'animo di una classe benemerita di vecchi lavoratori, i quali non hanno demeriti e a differenza di coloro che esercitarono pressioni o minacce per ottenere il soddisfacimento di vantaggi nemmeno giustificati, hanno sempre esposte le loro ragioni ed aspirazioni in forma rispettosa della legge e dell'autorità e che la loro opera esplicarono con zelo e fedeltà senza le odierne pretese.

Agli elogi fatti dal collega Rota all'onorevole ministro si associa mopevolmente il mio sincero plauso.

Sono però convinto che nell'animo del Ministro il senso della giustizia non è inferiore a quello della rigida tutela degli interessi dello Stato. Come non lo è in Voi, onorevoli colleghi, che non vorrete mai pretermettere il sentimento della giustizia a quello degli alti interessi finanziari della collettività. È assolutamente inammissibile potere assicurare l'esistenza nobile del Paese se non si mette come primo cardine fondamentale il rispetto della giustizia. Non è possibile che antichi servitori dello Stato, tra cui sono antichi dirigenti dell'Amministrazione, i quali rappresentano un esempio luminoso del sentimento del dovere e di abnegazione e nello stesso tempo sono un esempio altissimo di competenza nel servizio tecnico delle ferrovie, si trovino ad avere una pensione quattro volte inferiore a quella che ha oggi un cantoniere. Se il collega senatore

Rota nell'inveire contro la ressa del personale ha domandato che si facesse un'eccezione per i mutilati, io dico che la stessa eccezione vale per il pensionato, il quale non è altro in fondo che un mutilato delle energie necessarie alla vita.

Con questo criterio mi rivolgo all'animo dell'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè provveda senza indugio, come già ne ha ricevuto l'invito nell'altro ramo del Parlamento da eminenti parlamentari che pure sullo argomento lo hanno intrattenuto. Ed io voglio sperare che anzichè affidamenti l'onorevole ministro mi farà vedere presto col fatto di aver saputo concretare gli opportuni provvedimenti. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Chimienti.

CHIMIENTE. Consenta il Senato che io rivolga all'onorevole ministro dei lavori pubblici alcune domande in ordine ad uno dei rami più importanti della sua amministrazione, ramo importante che io non esaminerò certamente in tutti i suoi particolari, ma in ordine al quale farò alcuni rilievi per provocare dall'onorevole ministro qualche dichiarazione in proposito. Io rivolgo questa domanda all'onorevole ministro con molta fiducia, perchè egli oltre che un buon amministratore è anche un uomo politico, e le questioni alle quali io alluderò sono appunto questioni che hanno bisogno della visione complessa del loro importante contenuto. Io accennerò ad alcuni tratti della nostra politica portuale con particolare riguardo all'Adriatico. E comincerò col prendere occasione nel fare questo breve accenno dall'ottima relazione del nostro collega Mariotti, relazione che contiene osservazioni molto importanti in ordine ad un istituto nuovo che da parecchi anni a questa parte ha trovato molto sviluppo nella nostra legislazione, e, cioè, l'istituto dell'ente portuale. L'onorevole Mariotti fa osservazioni molto giuste e distingue i grandi dai piccoli porti; giustamente egli trova che queste amministrazioni autonome possono rendere e rendono molti servizi all'amministrazione ed allo sviluppo dei grandi porti, ma sono talvolta un impaccio ed un dispendio gravoso per i piccoli porti. Io non voglio dilungarmi ad esaminare gli argomenti pro e contro che ha messo avanti l'onorevole Mariotti nella sua interessante relazione.

Vorrei dire solo quello che il ministro ripeterà, credo, più autorevolmente, che il Governo si è preoccupato di questa abbondanza degli enti portuali che sorgevano qualche volta anche senza necessità, e ha nominato per l'appunto una Commissione che studi questo importante problema e della quale io ho l'onore di far parte.

Sono sicuro che questa Commissione terrà in gran conto le osservazioni dell'onorevole Mariotti, osservazioni che è bene siano partite dal Senato. Comè il Senato altra volta mise il fermo al crescente ed impressionante sorgere di frazioni di comuni a comuni autonomi, così che dopo le sagaci e profonde osservazioni fatte in questa Assemblea molti fa, e dopo l'esempio severo di costituzioni comuni autonomi respinte dalle urne del Senato, la valanga si arrestò è bene che anche in questa materia il monito sia partito dal Senato. Non si tratta di comuni autonomi che si creano, ma di organismi che qualche volta non solo danneggiano l'opera governativa ma aumentano le spese e talvolta intralciano anche quell'opera di politica portuale che è necessaria per fronteggiare lo stato delle cose. L'onorevole relatore giustamente ha fatto distinzione tra i grandi e i piccoli porti. È proprio su questo che io voglio richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori pubblici per sentire la sua opinione al riguardo.

Questa distinzione dei porti è stata fatta in Italia dalla geografia e dalla natura.

L'Italia, lanciata tutta sul mare, ha molti piccoli porti, e buoni porti. In questi vive una popolazione marinara che rende poi dei grandi servizi anche alla difesa navale e che è bene che abbia modo di curare la propria educazione tecnica. Non solo, ma i piccoli porti in Italia e specialmente nell'Adriatico servono per i nostri traffici dato l'alto costo dei trasporti per terra. Questi piccoli porti a cui è legata l'antica e gloriosa tradizione della vela che speriamo riprenda vigore. Inoltre i piccoli porti, e qui occorre l'opera del ministro dei lavori pubblici, hanno una popolazione di pescatori per cui questi piccoli porti non possono essere abbandonati non debbono avere almeno un piccolo scalo di alaggio. Ad ogni modo io sostengo che specialmente nell'Adriatico, da Ancona in giù noi abbiamo dei piccoli porti naturali che hanno bisogno di assistenza e di aiuto da parte

del Governo, e che sono insieme fonti di ricchezza locale e scuola dell'educazione marinara.

Soprattutto essi, oltre che al traffico sono elementi necessari a quella grande industria che speriamo l'Italia possa incoraggiare ed organizzare: l'industria della pesca. Questi piccoli porti hanno bisogno dell'attenzione del Governo perchè ad essi vengano date quelle provvidenze, non esagerate, ma che servano a mantenere l'opera della natura e servano di rifugio alle navi da pesca. Non ho bisogno di ricordare al Senato ed al ministro dei lavori pubblici, che vive anche lui, come me, nella regione adriatica, quali sono questi piccoli porti. Ricorderò solamente uno della provincia di Lecce, il quale è l'esempio tipico di come possa l'abbandono da parte del Governo peggiorare le condizioni locali: alludo al porto di Gallipoli, erede di una antica e venerata tradizione marittima, il quale principalmente, a parte le condizioni della guerra e la deviazione del traffico, vede diminuita la sua attività per le condizioni del porto.

Noi non possiamo fare come fa la Germania e come non ha fatto l'Austria, che se ha provveduto a Trieste ha provveduto anche agli altri porti della costa, non possiamo fare una esclusiva politica di grandi porti, perchè se anche ciò potesse, sotto alcuni rispetti, essere materialmente possibile, nuocerebbe alla economia nazionale e verrebbe meno ad alcuni compiti essenziali della nostra politica commerciale marinara.

Di grandi porti in Adriatico non ne abbiamo che due, Venezia e Brindisi: di Venezia non parlerò perchè a lungo ne ha parlato il relatore; accennerò brevissimamente invece a Brindisi. Nessuna esagerazione! Si dice spesso: i nostri vecchi, al sessanta, quando cominciarono a occuparsi del porto di Brindisi, hanno sognato che questo posto dovesse diventare un grande emporio dell'Oriente. ecc. Essi non dissero queste sciocchezze! I nostri vecchi sapevano che per l'apertura del canale di Suez e le mutate condizioni della economia dei traffici mondiali, il Mediterraneo e specie l'Adriatico aveva perduto la sua grande importanza. Questa importanza la potrà forse riprendere il giorno che l'Africa comincerà a rovesciare i suoi tesori, per mezzo delle sue ferrovie, in Europa.

I nostri vecchi dicevano che il porto di Brindisi era il porto naturale, quasi unico, che dovesse servire per il passaggio delle merci ricche, della corrispondenza postale, e dei passeggeri da e per l'Oriente. E questo che i nostri vecchi dicevano è ancora vero oggi. Nel momento che parliamo non vi è, fra l'estremo Oriente e l'Europa, linea più breve di quella di Brindisi. La stessa Penisolare, che durante la guerra si è servita della via di Marsiglia perchè fu chiusa la via di Modane, in questi giorni, e son lieto di dirlo e forse il ministro dei lavori pubblici ne è anche informato, ha riaperte le trattative per riprendere la via di Brindisi, come la sola che, allo stato dei fatti, può fare guadagnare alle merci ricche, alla posta e ai passeggeri diciotto ore di minor percorso su quella di Marsiglia. Tutte le vie progettate per i Balcani sono ancora un sogno. La penisola dei Balcani e la via di Salonico forse fra qualche secolo vedranno la pacificazione completa, e molto ci sarà da fare prima che vi possano passare i treni internazionali di passeggeri e di posta da e per l'Oriente.

Per ora io mi auguro si deve ritornare a Brindisi, ciò che impone al Governo di continuare nelle opere ancora occorrenti per tenere sempre allestito tecnicamente il porto, non per i grandi movimenti del commercio internazionale, perchè io stesso riconosco che ciò non può essere perchè un grande porto ha bisogno di un *hinterland* ricco che noi non abbiamo, ma perchè risponda ai bisogni della civiltà europea ed ai rapporti delle comunicazioni postali e di passeggeri tra l'estremo Oriente e l'Europa.

A Brindisi convivono la marina da guerra e la marina mercantile; una convivenza che può essere pacifica e tranquilla e continua perchè la natura ha dato a questo porto tale condizioni per cui nei suoi due larghi seni possono vivere pacificamente così la marina da guerra che la marina mercantile. Ma bisogna che uno di questi seni venga messo in condizioni da servire esclusivamente al movimento dei passeggeri, della posta e delle merci da e per Brindisi. I lavori sono già stati iniziati, bisogna continuarli per mettere Brindisi in grado di poter servire non solo alla difesa del paese sull'Adriatico, alla difesa navale, ma anche dal punto di vista del commercio nostro, pugliese, che fa capo a Brindisi,

Io sono sicuro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici ha chiari i termini di questo problema e sa che le domande non sono esagerate. Un antico suo predecessore divideva i porti in due categorie; porti a denari e porti naturali; tra i porti a denari metteva quello di Bari che non c'è e per la costruzione del quale occorrono molti milioni, e tra i porti naturali metteva in prima linea quello di Brindisi.

Per questo porto non occorre altro che rispettare l'opera che la natura ha già fatto, aiutarla e svilupparla. Soprattutto, onorevole ministro dei lavori pubblici, occorre tenere d'occhio la manutenzione dei porti della nostra costa dell'Adriatico, perchè essi più che quelli della costa opposta sono soggetti agli intormentamenti a causa dei venti e delle correnti e per le ragioni che tutti i tecnici conoscono. I porti scavati, dopo due o tre mesi, sono in qualche punto già interrati; e perciò non si può abbandonare la manutenzione dei porti dell'Adriatico senza prepararsi a gravi sorprese. Inoltre, specie con la costruzione di navi a grande tonnellaggio e a pescaggio profondo bisogna preparare i nostri porti ad essere pronti ed allestiti tecnicamente ai bisogni di queste navi e del commercio.

Onorevole ministro, ella e i suoi colleghi del Ministero hanno di fronte un grave problema da risolvere: fare economie e curare la ricostruzione economica del paese. Domando scusa - avrebbe detto Renan - dell'urto di queste parole: economie e ricostruzioni economiche.

L'economia va bene, ma dev'essere portata fino al punto, come diceva l'onorevole Bianchiieri, da non compromettere il patrimonio morale e materiale della nostra nazione. E noi ne abbiamo uno prezioso da conservare e difendere in Adriatico. In Italia ogni economia insana in materia portuale sarebbe un grave pregiudizio portato al patrimonio materiale dei nostri traffici e al patrimonio morale del nostro prestigio. Quando si parlava di Fiume, quando l'ingordigia più accesa di alcuni pensava ad avere tutti i porti dell'altra riva dell'Adriatico io pensavo: se noi fossimo padroni di tutto l'Adriatico e non facessimo una politica portuale e commerciale degna, non avremmo il commercio dell'Adriatico.

Noi pugliesi, che abbiamo la sensibilità geografica del problema non abbiamo mai fatto



grandi sogni di conquiste, ma vogliamo soltanto che si stabilisca tra noi e l'altra costa una corrente di traffici; purtroppo questi traffici non sono ricchi, ma del resto non siamo ricchi neanche noi.

Noi vogliamo che l'Adriatico diventi un mare di affari commerciali: il nostro sogno non è andato mai più in là di questo. E noi chiediamo all'onorevole ministro, per raggiungere questo sogno che è poi non fuori della realtà, che si curi principalmente lo strumento della politica portuale dell'Adriatico.

Io penso, onor. Riccio, che il problema dell'economia debba essere da lei condotto con un criterio complesso, per cui qualche volta sarà bene che ella associ alla sua responsabilità quella dei suoi colleghi e si domandi se è meglio spendere due miliardi per l'elettrificazione delle ferrovie che apparisce un'opera di lusso, o se non sia meglio provvedere ai necessari lavori portuali o alle bonifiche. Associ dunque la sua responsabilità a quella degli altri colleghi, perchè questi sono problemi complessi di politica nazionale; noi abbiamo opere di lusso e opere necessarie; la bonifica, per es., è una grande necessità del nostro paese. Chi sa se la proposta che è sorta in molti giornali locali del Mezzogiorno e del Settentrione d'Italia, la proposta sorta in mezzo alle popolazioni di un prestito speciale per le bonifiche magari localizzato in quelle regioni, non potrà trovare il suo compimento nella realtà?

Comunque, onorevole ministro, io ho finito le mie poche parole; aggiungerò soltanto che ella può fare in Adriatico più del ministro degli esteri e del ministro della marina. Ella deve preparare l'opera per la influenza, per il prestigio civile, che noi in Adriatico dobbiamo mantenere e sviluppare, perchè tutti i discorsi, tutti i voti tutte le aspirazioni degli anni passati non paiano esercitazioni letterarie e retoriche. E questa opera è una politica attiva di lavori portuali, una politica attiva commerciale, politica commerciale nella quale la premessa necessaria e sufficiente è la cura che il ministro dei lavori pubblici deve portare in questo importante problema. E non ho altro da dire. (*Approvazioni, congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Libertini.

LIBERTINI. Onorevoli senatori: consentite che io brevemente richiami la vostra attenzione su alcuni problemi che si ricollegano al bilancio dei lavori pubblici il quale, certamente, per la sua mole finanziaria e per l'importanza degli oggetti che comprende, è uno dei più importanti dello Stato.

Ed una prima, viva raccomandazione dirigo all'onorevole ministro, una raccomandazione, peraltro, che è stata anche accennata nella relazione alla Camera della quinta Commissione dei lavori pubblici e comunicazioni, e in quella del nostro valoroso relatore, e che riguarda la sistemazione del Genio civile.

Questo corpo indubbiamente rappresenta l'organo che ha le funzioni di soprintendere a tutto quanto riguarda direzione, esecuzione e sorveglianza delle opere che figurano nel bilancio dei lavori pubblici, e spesso anche di altri Ministeri, per la richiesta del relativo parere. Or, francamente, se dobbiamo essere sinceri, il trattamento che si fa a questo importantissimo corpo non è certamente dei migliori nè dei più retributivi. Deficienza di numero, scarsezza di stipendi. L'onorevole ministro conosce benissimo la causa di questa scarsezza di numero dovuto all'esodo dei migliori elementi dal medesimo, mentre aumentano di numero e d'importanza le mansioni affidate al corpo del Genio civile. D'altra parte poi avviene che in moltissime occasioni per lavori speciali si sono costituiti dei nuovi corpi di ingegneri, e quello che è peggio, retribuendoli in una proporzione assai più vantaggiosa di quella che risulta pel corpo del Genio civile ordinario. Ora ciò non è giusto, e può essere anche dannoso perchè un organo delicatissimo come questo, che ha delle funzioni importanti e che deve curare soprattutto l'esatta esecuzione, spesso di impegni contrattuali importanti, ha bisogno e dev'essere trattato diversamente. Tutti ne convengono e non da oggi, ed io mi associo al nostro relatore per raccomandare al Ministro che veda di risolvere al più presto questa sistemazione che si trascina da parecchi anni.

E poichè sono a parlare delle funzioni del Genio civile, richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su quanto riguarda la costruzione degli edifici governativi a Roma.

Noi vediamo che le previsioni di spesa per detti edifici, sono di gran lunga superate da

quella effettiva, per quelli già compiuti, e da quanto si prevede per quelli da compiere. Riconosco certamente che i prezzi del dopoguerra, per mano d'opera e per materiali, si sono molto elevati, ma, onorevole ministro, ho qui delle cifre, ricavate da un documento ufficiale qual'è la relazione della Camera sul presente bilancio, dalle quali si può rilevare che troppo sproporzionata è la differenza tra le previsioni della spesa e quella effettiva mentefatta.

Abbiamo, per esempio, i sei edifici che furono deliberati con la legge 18 luglio 1911 preventivati per 47 milioni; fino ad ora se ne sono impegnati 71; per l'ultimazione occorrono altri 110 milioni, insomma sono 181 milioni invece di 47. Per il Ministero dei lavori pubblici preventivati 23 milioni, mancano ancora, se pure basteranno, non meno di altri 10 milioni. Per l'edificio universitario al Policlinico si sono spesi finora 15 milioni, si prevede che per ultimare questo importante fabbricato occorreranno altri 45 milioni. Pel monumento a Vittorio Emanuele la spesa autorizzata fu di 50 milioni, comprese le oblazioni volontarie raccolte; per ultimarli non basteranno ancora altri 17 milioni.

Ma il caso veramente tipico di questi aumenti colossali l'abbiamo nella sistemazione del palazzo di Montecitorio. Il Senato ricorderà, e probabilmente l'avrà letto in qualche relazione, che la spesa fu preventivata nella cifra di lire 6,500.000 compreso l'importo degli espropri; con vari successivi decreti e leggi furono stanziati altri 17 milioni sino al 1916. Ed è qui da notare che su queste cifre non influisce la condizione dianzi accennata, cioè l'aumento di spesa per la mano d'opera e per i materiali, perché fino al primo anno della guerra questi aumenti di prezzi non si erano ancora verificati.

E negli anni successivi continuò il progressivo aumento di questa spesa, la quale da lire 6,500,000 arriverà a lire 54,000,000, ciò che vuol dire una differenza in più di circa lire 48,000,000, non compresa una parte dell'arredamento del locale.

Onorevole ministro, io non voglio fare delle supposizioni più o meno arrischiate; ma ricorderò le sorprese che ci diede l'inchiesta sul palazzo di giustizia, che non è di data molto antica, e credo quindi che occorrerebbe una

oculata sorveglianza per vedere chiaro in tutto quanto riguarda la spesa per questo importante edificio qual'è il palazzo di Montecitorio; mentre non è giusto che un possibile illecito guadagno venga percepito da persone che non mostrerebbero di aver troppi riguardi per l'erario dello Stato.

Ed è appunto per questo che io ho insistito perchè il Genio civile, che ha la sorveglianza di tutte queste opere, così in Roma come in tutte le altre provincie, sia messo in condizioni di resistere alle possibili tentazioni, che io, mi auguro non esistano.

Dopo di che, dirò brevemente qualche cosa su ciò che è stato già accennato dal collega Chimienti, vale a dire sugli enti portuali autonomi. Lo Stato, evidentemente, è nella impossibilità di provvedere alla sistemazione definitiva di moltissimi porti che coronano l'Italia nostra; ed ha dovuto ricorrere a questo espediente per contentare le popolazioni richiedenti e gli enti locali interessati. Ora, io credo che non si sia seguita una buona politica portuale colla istituzione di enti autonomi anche per i piccoli porti. Si capisce che ciò avvenga per il porto di Genova, la cui importanza non si può confrontare con altri, e così dicasi per il porto di Napoli, Venezia, ecc. E come si rileva anche dalla tabella B allegata; alla relazione sul bilancio in discussione presentato alla Camera dei deputati, quasi tutti i lavori previsti per i piccoli porti costituiti in enti autonomi, non sono neanche iniziati. Ciò sia per la deficienza del finanziamento, poichè i piccoli porti non hanno che un sussidio dallo Stato, e pel di più devono contare sul concorso degli altri enti locali, sia perchè restano paralizzati dalla forma difettosa ed ingombrante come sono formati i relativi Consigli d'amministrazione degli enti stessi.

Ne abbiamo una conferma immediata: il Senato, su relazione del senatore Rava, ha approvato recentemente una legge che accorda la conversione in legge di un decreto riguardante il porto di Messina. Per questo si era prima stabilita una spesa di otto milioni; ma, vista l'impossibilità, specialmente dopo gli aumenti del prezzo dei materiali e della mano d'opera, di raggiungere lo scopo, si è fatto un nuovo progetto che aumenta le previsioni per il detto porto ad una spesa di circa 42 milioni.

Il decreto in parola porta la data del 9 novembre 1919, cioè da quasi tre anni, e i lavori, secondo il decreto medesimo, avrebbero dovuto avere principio un anno dopo la sua pubblicazione sulla *Gazzetta ufficiale* e completati entro otto anni dall'inizio.

Orbene, finora a Messina non si sono impegnati che pochissimi lavori, il cui importo ascenderà in tutto, tra appaltati e da appaltarsi, a circa 7 milioni. La cittadinanza, onorevole ministro, e ne parlo con conoscenza di causa, non è lieta di questa situazione; ci sono state polemiche locali e si è dovuto convenire che oltre alla questione della spesa anche l'impossibilità di procedere nei lavori del porto di Messina viene dalla inazione del Consiglio di amministrazione, nel quale sono moltissimi rappresentanti dei Ministeri che stanno a Roma e, quindi, non possono dare opera attiva e fattiva per il buon andamento dei lavori del porto.

E quel che succede per Messina avviene pure per gli altri porti minori, come si rileva anche dalla risposta data dal ministro del tempo onorevole Micheli all'onorevole Rava, diligente relatore della legge di cui ho parlato dianzi.

E per quanto riguarda Messina, è doloroso prevedere che allorquando saranno eseguiti i lavori per l'importo dei sette milioni avuti in mutuo dalla Cassa depositi e prestiti, non sarà possibile proseguirli per mancanza di mezzi.

Così essendo, io vorrei pregare l'on. ministro di vedere se sia il caso di proporre la revoca della istituzione dell'ente autonomo almeno per il porto di Messina; questa ha tali diritti all'aiuto nazionale che certamente sarebbe più opportuno invece di fare eseguire i lavori a mezzo dell'ente portuale fossero direttamente eseguiti dallo Stato.

Il commercio di Messina prima del terremoto era floridissimo, ed il suo porto era il ponte di passaggio dall'Oriente all'Occidente; che se dovremmo attendere la ripresa del traffico e dei commerci di Messina a quando sarà completato il porto, per mezzo dell'ente autonomo, credo che dovremmo aspettare moltissimi anni ancora e forse non vi giungeremo mai.

E giacché sono in Sicilia, permetta on. ministro, che ci resti ancora un po'. Vorrei parlare di quell'Ufficio autonomo che si è istituito

per la costruzione delle secondarie siciliane. L'Ufficio fu istituito con Regio decreto legge del 24 novembre 1921, e se ella ha presente questo decreto, onorevole ministro, rileverà che nell'art. 4 si statuisce: Il ministro dei lavori pubblici stabilirà le modalità per la prosecuzione a cura del predetto ufficio, dei lavori iniziati dall'amministrazione delle ferrovie dello Stato sulle linee ecc.

E con Regio decreto 2 febbraio 1922, n. 198 furono stabilite le modalità relative alla costituzione, alle attribuzioni ed al funzionamento dell'Ufficio predetto.

In base al decreto luogotenenziale 13 aprile 1919, onorevole ministro come ella sa, lo Stato aveva cominciato a costruire alcuni tronchi delle dette ferrovie secondarie. Ora, in seguito al decreto 24 novembre suaccennato, tutti i lavori iniziati su diverse linee sono rimasti in sospenso: perchè da una parte le ferrovie non li continuano, sapendo che devono consegnarli al nuovo ente; dall'altra parte l'Ufficio autonomo non prende la consegna per la continuazione dei lavori, e allora si è verificato un arresto generale assai pregiudizievole, anche per la stabilità dei lavori già eseguiti.

Non si tratta qui, onorevole Riccio, di un aumento di spesa, perchè, come tutti potranno rilevare dal presente bilancio, c'è una somma stanziata in base al ripetuto decreto del novembre, di 70 milioni annui per 10 anni, che fa fronte a queste spese: si tratterebbe soltanto di regolare nella maniera più sollecita questo passaggio dei lavori dalle ferrovie dello Stato all'ente autonomo, per poterli proseguire senza indugio ed è questa la preghiera che rivolgo all'on. ministro. Ed a proposito devo raccomandare che sia al più presto compiuto un tronco ferroviario, già in costruzione da un pezzo, e precisamente la linea Siracusa-Ragusa-Vizzini, della quale sono già costruiti alcuni tronchi e altri sono rimasti in sospenso con grave danno della cittadinanza e dello esercizio della linea, che una volta compiuto potrebbe dare un maggiore reddito.

E chiudo brevemente con qualche raccomandazione per ciò che riguarda le Ferrovie. Il magistrato discorso dell'on. Bianchi, che mi duole di non vedere qui presente, ci ha dato il quadro, purtroppo disastroso ma esatto, delle condizioni nelle quali si svolge l'azienda

ferroviaria. Però io avrei desiderato che egli, che ha coperta la carica di Direttore Generale e quella di Ministro dei trasporti, avesse manifestato il suo giudizio sull'opportunità di continuare il servizio ferroviario col regime autonomo come è adesso, oppure di ricostituire quel Ministero delle comunicazioni che dovrebbe riunire in sé, oltre i servizi ferroviari, anche quelli marittimi, ed ora anche quelli aerei. L'on. Rota ieri mostrò di preoccuparsi della spesa che potrebbe portare la costituzione di un nuovo ministero, con relativi ruoli, automobili e tutto il resto. Ma io prego il collega Rota di considerare che quello che si spende ora per la sola direzione centrale supera di molto tutto ciò che potrebbe spendersi per un ministero, nel quale andrebbe compresa anche quella direzione che diventerebbe una grande direzione alla dipendenza del nuovo ministero. E si noti pure che questo ministero non avrebbe bisogno di altro personale. Io ritengo che una delle ragioni dell'attuale disordine dell'azienda ferroviaria, è appunto questa autonomia che ha creato una situazione stranissima, quella cioè di un ministro dei lavori pubblici, povero cireneo - mi scusi il paragone - che viene a rispondere di atti dei quali egli ha una conoscenza appena sommaria.

Se questo non fosse, onorevoli colleghi, io credo che noi non dovremmo lamentare il disordine contabile e di ogni specie di cui oggi ci si lagna. L'onorevole Rota si doleva ieri perchè non sono state approntate le relazioni sui consuntivi e l'onorevole Bianchi giustamente diceva che era un danno non avere ancora oggi la relazione del bilancio consuntivo 1919-1920, perchè se questa relazione si fosse avuta il Paese porterebbe un altro giudizio sull'azienda ferroviaria. Il giorno in cui vi fosse un ministro responsabile per tutti questi servizi, non sarebbe possibile arrivare a questo stato di cose assolutamente irregolare, e che rivela lo stato di vera confusione nel quale si trova l'azienda predetta.

L'amico onorevole Ferraris Carlo, che è un competentissimo in materia, credo che sia del mio stesso avviso.

E poi, chi è che garantisce dell'esattezza dei bilanci presentati dall'azienda ferroviaria? Io non ci metterei la mano sul fuoco e credo neanche voi....

Voci: Ma perchè?

LIBERTINI. Me ne appello all'autorità di una persona cospicua che ieri ha qui parlato...

PRESIDENTE. Ma non è una ragione perchè Ella parli per altrettanto tempo.

LIBERTINI. Onorevole Presidente. Io non credo di meritare questo richiamo, perchè non credo di essermi dilungato troppo.

PRESIDENTE. Siccome l'invocava come un precedente... Non ho voluto del resto farle alcun rimprovero.

LIBERTINI. L'onorevole Bianchi ha detto ieri che i bilanci 1921-22 e 1922-23 si presentano in pareggio; ma ha pure spiegato come si ottiene questo paragio! Sulla carta si riducono le spese e si gonfiano gli introiti, ed ecco che si arriva a coprire qualunque disavanzo. Ricordiamo tutti che la Corte dei conti rinunziò per un certo tempo a poter leggere nei consuntivi presentati dalla Amministrazione ferroviaria. Or questo non sarebbe più possibile il giorno in cui ci fosse un ministro responsabile.

I rimedi: sono stati già accennati anche dall'onorevole Bianchi, il quale ha detto che il più importante sarebbe quello delle economie. Ma io non credo possibile che l'Amministrazione ferroviaria, finchè resta in questa posizione di autonomia irresponsabile, possa avere il coraggio e la resistenza di fronte alle richieste giornalieri, di poter fare delle vere economie. L'applicazione delle otto ore, malamente regolata, è stata appunto una delle ragioni per cui si è dovuto aumentare il personale. Un alto personaggio dell'Amministrazione mi diceva che per comporre un treno da Roma a Chiusi bisogna fare tre turni, ed ognuno comprenderà cosa ciò importa di aumento nel personale è quindi nella spesa.

Continuando a cedere con tutti e su tutto, come purtroppo avviene adesso, anche, bisogna pur dirlo, per le inopportune inframettanze politiche, alla quale la Direzione dell'azienda non può e non sa resistere, il disastro finanziario continuerà e diventerà ogni giorno sempre più grave ed irreparabile.

È stato detto che il bilancio delle ferrovie sopporta delle spese che realmente non andrebbero a suo carico, come per esempio il deficit derivante dall'esercizio delle secondarie sicule e della rete sarda, nonchè quello per la navigazione fra il continente e le isole. Non credo che ciò sia esatto, perchè questi sono

servizi assolutamente inseparabili da quello ferroviario ed è giusto che la relativa spesa faccia appunto carico al bilancio delle ferrovie. Ma anche questo serve a convincermi sempre più della necessità di riunire in unica mano, responsabile, tutti i servizi che non si possono considerare separatamente, formando un tutto organico ed inscindibile, dei quali, chi ne ha la suprema direzione deve rispondere al Parlamento ed al Paese.

È metto fine al mio dire, non volendo più oltre abusare della cortesia dei colleghi. Onorevole ministro, credo superfluo insistere sulla necessità assoluta di porre un termine ad un tale stato di cose nettamente catastrofico.

Un'azienda che pesa per oltre un miliardo all'anno sull'erario, è un'azienda che assolutamente non deve continuare a svolgersi con gli attuali sistemi. Io credo che tutti, il personale compreso, debbano convincersi che il perdurare nelle presenti condizioni non ci porterebbe molto lontano da quella estrema rovina che tutti abbiamo il dovere di evitare. (*Approvazioni*).

#### Presentazione di un disegno di legge.

DI SCALEA, *ministro della guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI SCALEA, *ministro della guerra*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge, già approvato dall'altro ramo del Parlamento: « Conversione in legge dei Regi decreti 29 aprile 1915, n. 583 e 13 maggio 1915, n. 621, relativi a collocamenti fuori quadro di ufficiali delle varie armi e corpi per provvedere a speciali esigenze militari ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà la procedura stabilita dal regolamento.

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Continuiamo la discussione dei bilanci dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Berti.

BERTI. Alla cortesia dell'on. ministro mi permetto di rivolgere alcune interrogazioni e

lo farò telegraficamente per non prolungare ancor più questa discussione. Le mie interrogazioni riguardano il problema della elettrificazione delle ferrovie, problema nel quale mi riconosco incompetente, ma l'incompetenza può servirmi, eventualmente, di giustificazione.

Si dice, ed è opinione molto divulgata, che il sistema da noi adoperato per l'elettrificazione delle ferrovie rappresenti una spesa notevolmente superiore in confronto a quella di altri sistemi adoperati in altri Stati. Si dice infatti che mentre con questi sistemi l'elettrificazione verrebbe a costare 300,000 lire a chilometro, col sistema da noi in uso la spesa salirebbe invece a 600,000 lire. Ora è naturale che di fronte a queste affermazioni anche un incompetente dica: perchè facciamo una spesa doppia di quella che si potrebbe fare? E mantenendo negli stessi limiti questa spesa non si potrebbe provvedere all'elettrificazione di un numero doppio di chilometri? E se questo non volesse farsi, non si potrebbe risparmiare questa maggiore spesa, la quale non sarebbe certo disprezzabile se si riflette che, come risulta dalla relazione della nostra commissione di Finanze, il bilancio preventivo dell'esercizio in corso che avrebbe dovuto chiudersi in pareggio, rappresenterà invece un disavanzo di circa un miliardo?

Si dice ancora che una commissione di tecnici inviata dalla Francia in America avrebbe riferito che i diversi sistemi di elettrificazione non presenterebbero una sostanziale differenza fra di loro se non per la spesa, la quale sarebbe molto maggiore per il sistema a corrente trifase, quale è quello adottato da noi. E si soggiunge che in conseguenza di questi accertamenti la Francia, avrebbe anch'essa adottato il sistema a corrente continua, già in uso in America.

Si dice ancora che nel presente congresso ferroviario un ingegnere, il Gerard, avrebbe rilevato che al 31 gennaio 1921 erano stati elettrificati in tutto il mondo (esclusa l'Italia) circa cinquemila chilometri dei quali soltanto 164 a corrente trifase, come dal *Bulletin de l'Association Internationale des Chemins de Fer*, dell'aprile 1922, pag. 563, (*Annexe*).

Allora io mi permetto di domandare: è vero che questi diversi sistemi si equivalgono e che non ci sia fra di essi una sostanziale differenza,

particolarmente per quanto riguarda la sicurezza del servizio e la velocità della trazione? È esatto che il sistema a corrente trifase esige una spesa doppia di quella che è necessaria adottando un altro sistema, il monofase, o quello a corrente continua? e se il sistema a corrente trifase è stato, ad onta di ciò da noi adottato, vi sono delle speciali ragioni per cui ciò sia stato fatto? e si debba ancor fare?

Con questo ho esaurito la serie delle domande che intendevo di rivolgere all'on. ministro, il quale, del resto, ha trovato e non creato tale situazione; ma poichè ho la parola e sono in argomento ferroviario mi piace di esprimere all'on. ministro il mio particolare compiacimento per le chiare, ferme, precise dichiarazioni che ebbe a fare nell'altro ramo del Parlamento a proposito degli scioperi che tanto hanno danneggiato il nostro paese e il credito nostro. La direttiva affermata dall'onorevole ministro è giusta e patriottica insieme; e l'onorevole ministro si trova in buona compagnia in questa sua direttiva, già adottata da alcuni spiriti largamente democratici della cui chiarezza e del cui liberalismo nessuno potrebbe dubitare. Cito fra i nostri, Alessandro Fortis di cara memoria; e per la vicina Francia ricordo l'azione precisa e decisa dell'on. Briand nello sciopero del 1911, e quella posteriore dell'onorevole Millerand, due uomini di fede e di parte socialista. D'altronde l'on. Riccio si espresse anche con queste parole: « Quanto sta succedendo nello spirito del nostro personale ferroviario mi lascia sperare che col rispetto che ad esso dobbiamo, col sentimento degli utili servizi che esso può rendere, con una condotta franca e leale, senza promettere per non mantenere, senza infingimenti, ho la speranza, dico, che scioperi ferroviari non se ne faranno più ». E questa speranza dell'onorevole ministro è divisa da me perchè non si potrebbe negare che un cambiamento si sia andato producendo ed accentuando nello spirito del personale ferroviario. Ora, per ciò, e confidando nel patriottismo di questa massa lavoratrice, patriottismo di cui dette larga prova durante la guerra, noi dobbiamo ritenere che l'accennata fiducia avrà corrispondenza nei fatti; ma tanto più l'avrà, quanto più chi sarà a quel posto terrà ferma la direttiva dell'attuale onorevole ministro. Noi dobbiamo persuaderci che per ricostruire la

nostra economia, per rialzare il nostro credito dobbiamo tutti sottoporci a due condizioni inderogabili, e queste sono, a mio parere, disciplina, ferrea disciplina per tutti, rispetto rigoroso al compimento dei nostri doveri rispettivi e fervida operosità di fecondo lavoro, senza di che continueremo a fare dei bei discorsi, ad inalzare inni pindarici, ma la Patria nostra continuerà a declinare con grande dolore di quanti sinceramente l'amano, e la vogliono prospera e grande. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Reggio.

REGGIO. Onorevoli Colleghi. Alcuni dei colleghi che mi hanno preceduto hanno parlato della questione portuale e specialmente per quello che riguarda i piccoli porti. Sia consentito a me di svolgere brevissime considerazioni riguardo al porto maggiore d'Italia, il porto di Genova. Io dichiaro subito che non entrerò nella spinosa questione dell'ordinamento del lavoro. Ho già avuto occasione nel febbraio dell'anno scorso di svolgere una interpellanza in Senato in cui ho trattato questa questione, e a seguito di ciò i ministri del tempo hanno nominato una commissione presieduta dall'ammiraglio Bonino, che indagò a questo riguardo. Io mi limito a questo proposito a chiedere all'onorevole ministro che voglia far sì che questa relazione sia pubblicata e venga a conoscenza degli Enti locali genovesi, i quali da tempo ne fanno richiesta. Io so che vi è una commissione che si occupa di questo ordinamento, e mi limito semplicemente ad augurare che le deliberazioni che saranno prese non valgano a ripristinare antichi privilegi, ma non valgano neppure a rinsaldare nuovi monopolistici sistemi.

Mi limito semplicemente a questa dichiarazione ed entro nella parte che riguarda i lavori di costruzione. Ho appreso che il Governo intende di presentare un disegno di legge per il quale verrebbe fatto un assegno straordinario di 10 milioni, se non erro, per i lavori del porto di Genova. Io ringrazio l'onorevole ministro dei LL. PP. ed anche l'onorevole ministro del tesoro di questa deliberazione della quale altamente mi compiaccio. Vedo in loro un apprezzamento della realtà delle cose e un provvedimento iniziale dal quale mi auguro grandi frutti.

Il Senato deve ricordare che nel bilancio dei lavori pubblici il contributo che il Governo dà annualmente al porto di Genova figura in un milione e 470,000 lire, spesa obbligatoria. Questo contributo è a favore del Consorzio autonomo per la esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova. Ora ognuno vede come, per i carichi di esercizio che sono fatti al Consorzio, per i lavori nuovi che deve eseguire con gli aumentati prezzi, una disposizione che è stata presa con una legge del 1903, evidentemente, oggi non risponde più al reale stato delle cose, ed è lodevole il provvedimento che il Governo ha preso. Ma mi auguro altresì che questo non sia un provvedimento provvisorio, ma che sia l'inizio di qualche cosa di organico onde fare in modo che il Consorzio del porto di Genova possa fare un programma finanziario, per eseguire i lavori che sono una necessità impellente, in un tempo fisso e determinato; e a questo proposito invoco dal ministro benevola considerazione e adeguati provvedimenti. Io mi rendo perfettamente conto delle condizioni difficili del Tesoro. Sento piena la responsabilità che ognuno di noi che siede nelle due assemblee del Parlamento, deve avere onde chiedere il meno che sia possibile allo Stato, ma occorre soprattutto, che le richieste siano ispirate ad interessi non particolari, ma di indole generale. È perciò che facendo questa richiesta ho tranquilla la coscienza, perchè sento di non fare una richiesta a vantaggio di una regione, ma a vantaggio di tutte le regioni che del porto di Genova si servono. Perciò tengo a fare questa dichiarazione: Genova, per il suo particolare interesse, avrebbe tutta la convenienza che lo stato attuale delle cose dovesse continuare. Genova, considerando la sua particolare utilità diretta, non avrebbe nessun interesse che il porto fosse ingrandito, perchè, in ultima analisi, la sistemazione e l'ingrandimento e l'applicazione di meccanismi nel porto di Genova porterà ad un ribasso di tariffe, per cui l'utilità diretta di Genova sarà minore di quella attuale. È da questo che traggo maggior forza per chiedere che questi lavori siano attuati, perchè io considero che il lavoro, dopo il rivolgimento che abbiamo subito nella nostra grande guerra, debba subire radicali trasformazioni.

La legge delle otto ore, della quale è stato parlato qui ieri dal senatore Rota e dal sena-

tore Bianchi, è quella che è; potrà darsi che si richiedano talune revisioni, ma oggi questa legge esiste; essa però deve portare, a mio avviso, a questa ineluttabile conseguenza che si deve cercare di trarre dalle otto ore il maggior rendimento che si può. Se l'opera meccanica associata all'opera umana, se taluni provvedimenti, valgano a rendere quest'opera umana più efficace, è certo che a questo si debba ineluttabilmente venire. D'altra parte questo è un problema che affatica le menti non solamente in Italia, ma anche all'estero. Io non sono un entusiasta di tutte le teorie americane del Taylor che vuole l'organizzazione scientifica del lavoro, ma è certo che qualche cosa in questo senso si deve fare. Noi ne abbiamo degli esempi, e mi permetterò di esporne uno semplicissimo. Un muratore che fabbrica un muro e innalza il suo ponte mano a mano, se invece di avere il materiale a portata sul ponte dove posa i piedi, lo ha portato all'altezza della persona, in modo che non debba fare uno sforzo per elevarlo, in ultima analisi, produce un lavoro di costruzione in più, molto maggiore di quello che corrisponde al solo lavoro meccanico risparmiato della sollevazione del peso, perchè entra in giuoco un elemento fisiologico che è quello della minore fatica. Noi ricordiamo che ai tempi della guerra molto si è ottenuto dal lavoro femminile con semplici provvedimenti nelle applicazioni meccaniche, colla semplice concessione fatta alle operaie di star sedute; noi abbiamo con questo solo mezzo ottenuti larghissimi vantaggi.

Da tutto quanto ho detto mi sembra emergere chiaramente che questa evoluzione del lavoro debba essere assecondata, ed è perciò che io, per il lavoro dei porti, che è forse dove meglio questa applicazione meccanica in subsidio dell'opera dell'uomo può trovare impiego, credo che bisogna in ogni modo fare sì che possano essere adottati questi mezzi per migliorare le condizioni del lavoro in vantaggio dell'economia nazionale.

Ma dobbiamo però subito tener presente una difficoltà, ed è quella della disoccupazione; intensificando l'opera dell'uomo si occupa un numero minore di uomini. Ma a questo proposito bisogna esaminare il problema con molta circospezione, perchè per ovviare al fenomeno della disoccupazione io non saprei consigliare

meglio al Governo che intensificare tutta l'opera sua per ottenere che sia riattivata la nostra emigrazione.

Questo è un problema della massima importanza; in tutte le trattative internazionali che saranno fatte e che sono state fatte, la questione di riattivare la nostra emigrazione è per noi della più grande importanza per la soluzione del nostro problema operaio.

Se anche l'emigrazione non potesse riattivarsi subito nelle dovute proporzioni, io sarei sempre più favorevole ad una politica di nuovi lavori che non ad una politica che facesse lavorare tre o quattro persone dove può lavorarne una sola. Vado anche al di là: io sono favorevole ai sussidi piuttosto che al sistema di far lavorare tre o quattro persone dove può lavorarne una sola, perchè se il sussidio può guastare un uomo, avviandolo all'ozio, far lavorare tre o quattro persone dove ne basta una, significa guastarne quattro avviandole ad un semi-ozio che è pericoloso quasi come l'ozio completo.

Per queste ragioni io insisto perchè i lavori del porto di Genova possano essere condotti con la maggiore alacrità; perchè debbo subito aggiungere che per attivare dei mezzi meccanici che diminuiscano le spese del porto di Genova bisogna anche ingrandire gli spazi. Non è possibile intensificare meccanicamente il movimento sulla fronte di calata al di là di un certo limite. Ora il Porto di Genova ha già un movimento di oltre 700 tonnellate all'anno per ogni metro lineare di calata, mentre i porti bene organizzati all'estero non arrivano che a 400 tonnellate.

Questo programma di ingrandimento è già in corso di esecuzione; l'opera foranea di difesa è quasi compiuta e non si tratta che di utilizzare il lavoro di molti anni, cominciare le calate interne e l'applicazione meccanica nel nuovo bacino Vittorio Emanuele III. Occorrono fondi, occorre che il Governo aiuti col suo contributo, occorrerà che contribuiscano gli stessi operatori del porto in date proporzioni, purchè si tenga sempre presente il concetto che si potrà chiamare qualche cosa di contributo alla merce quando essa avrà utilità dalle nuove opere che sono state fatte.

Io ho finito onorevoli colleghi; io potrei rallegrarmi che l'onorevole ministro abbia comin-

ciato ad apprezzare le reali condizioni di Genova riconoscendo anche un merito a questa laboriosa popolazione, la quale anche in una circostanza recente ha dato prova di ordine e di disciplina, ma io non voglio invocare questi argomenti, perchè ho promesso che non avrei parlato degli interessi di Genova, ma degli interessi delle regioni che da Genova si approvvigionano.

Se dovessi parlare delle benemerienze di Genova dovrei risalire qualche tempo più addietro, dovrei ricordare una certa convenzione fatta nel 1876, quando il Duca di Galliera, esempio unico, donava venti milioni per un'opera pubblica, e stipulava col Comune di Genova e col Governo un atto con il quale al Governo si davano certi obblighi. Che se il Governo tra passò poi nel Consorzio del Porto, con la legge del 1903, questi suoi impegni, non manca di conservarne tuttavia un obbligo morale.

Ma io non voglio invocare questi argomenti, perchè ho fiducia nelle persone che presiedono ai dicasteri che hanno rapporto col porto di Genova, e quindi mi limito ad affidare a loro la soluzione completa di un problema che è della massima importanza per l'economia nazionale! (*Approvazioni*).

ROMANIN JACUR. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ROMANIN JACUR. Onorevoli senatori. La mia pur modesta intelligenza mi avverte che in quest'ora anche se io avessi le qualità oratorie che non ho, un discorso sarebbe inutile; e sarebbe inutile, perchè pronunciandolo non potrei che malamente esporre quello che eccellentemente, e stando, lo confesso, l'invidia mia e di molti altri, ha scritto il nostro egregio relatore della Commissione di finanze.

Io credo che esporre meglio di quello che ha dettato nella sua relazione l'onor. Mariotti sia impossibile, e dichiaro che il mio odierno silenzio deve equivalere in tutto e per tutto alla ripetizione, che farei malissimo, di quello che benissimo ha scritto l'onorevole relatore. E devo aggiungere anche che accetto gli ordini del giorno proposti dalla nostra Commissione di finanze e che spero, che l'onorevole ministro vorrà tener conto di tutte le raccomandazioni che sono state fatte in quest'Aula da onorevoli colleghi, molto autorevoli e competenti e fatte anche in modo che, pare a me,



risulti evidente la necessità di tenerle in gran conto. Mi limiterò a dire brevissime parole sull'argomento, sul quale intendo richiamare tutta l'attenzione del Senato ed in particolare quella dell'onorevole ministro.

Questo bilancio, che si riferisce a molte centinaia di milioni di spesa, riguarda lavori, opere che per la loro esecuzione debbono passare in tutti i periodi del percorso che si deve compiere dal progetto alla esecuzione e alla collaudazione, attraverso le cure degli ufficiali del Genio civile. Questo Corpo del Reale Genio civile, se conosco bene le cose, è stato istituito molti anni or sono, quando si prevedeva, e si voleva forse a ragione, sottoporre la esecuzione di tutti i lavori pubblici a due categorie di tecnici raccolti nel Genio civile e nel Genio militare.

Tutte le nostre leggi contengono disposizioni le quali stabiliscono che questo Genio civile debba intervenire per dar pareri e per dar giudizi nella esecuzione di tutte le opere e in tutte le occasioni in cui trattasi di lavori più o meno pubblici. Ma, mentre questo è stato stabilito e continua a stabilirsi, sono andati pullulando accanto a questo Genio civile un'altra quantità di altri Geni, più o meno autorevoli e più o meno competenti, dei quali scrive così bene l'onorevole relatore, ed io mi riporto a lui.

Ma infrattanto questo Genio civile, su cui si addossa tanta somma di responsabilità, ha, dirò così, continuato ad essere trattato dallo Stato in modo... Ho difficoltà a dire ciò che dovrei dire, perchè in altra occasione che parlai dei reclutamenti di funzionari da parte dello Stato, mi vennero guai gravissimi dal Senato e dalla Camera, perchè si interpretò male il mio pensiero e si volle ritenere che io non dicessi bene delle qualità intellettuali e morali di questi funzionari, mentre intendevo solamente dire che le condizioni economiche per loro stabilite erano così poco buone, che naturalmente non richiamano nei concorsi elementi in quantità tale da poter fare una opportuna scelta.

Ma tutte le persone che si occupano degli interessi dei pubblici servizi sanno benissimo che non da ieri, ma da parecchi anni, ormai tutti i concorsi che si aprono per impinguare, dirò meglio, per mantenere gli organici del Genio civile, vanno deserti o quasi, malgrado che nell'ammissione si siano allargati i criteri con

tutta la misericordia che Domineddio concede per salvare tutte le anime. E molti fra gli ammessi scappano appena l'occasione loro si presenti.

La bella relazione Mariotti lo dice e d'altra parte lo so bene che autorevoli Commissioni si sono occupate di questo importante argomento e stanno studiando il modo di riordinare questo importantissimo istituto del Genio civile dal quale dipende, bisogna tenerlo presente, lo spendere bene o male tutti i nostri quattrini destinati per i pubblici lavori di tutte le specie.

Anche oggi abbiamo sentito parlare di lavori che dovranno costare dieci in previsione e che poi all'atto pratico costarono o costeranno venti o trenta, o più. Prego quindi l'onorevole ministro se ci sono dei progetti di legge già pronti di volerli presentare, se non son pronti li faccia preparare. Si raccomandi fortemente alle Commissioni che compiono questi studi, perchè gli studi devono avere un compimento, e presenti un disegno di legge che regoli con nuovi criteri questa importantissima materia.

Aggiungerò anche, senza per oggi entrare in particolari, che io, che modestamente ormai da quaranta o cinquant'anni ho avuto occasione di occuparmi della materia dei lavori pubblici, ho la personale esperienza, che al riordinamento del Genio civile si potrà arrivare col risultato di avere un corpo che sia veramente autorevole e rispettabile, e capace di governare bene questa complicata e difficile materia dei lavori pubblici, anche ottenendo, rispetto alle somme di spesa che sono stanziare oggi in bilancio per questo istituto, qualche economia.

Prego l'onorevole ministro di tener conto di questa mia preghiera, e ringrazio il Senato dell'attenzione concessa a queste mie poche e disadorne parole. (*Approvazioni*).

CORBINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CORBINO. Onorevoli senatori, mi propongo di intrattenere il Senato sulla politica seguita dallo Stato italiano, nei riguardi dell'utilizzazione delle acque pubbliche, per trarne ragione di compiacimento nei riflessi dell'opera passata e di ammaestramento per l'azione futura.

Fin dal 1916, e precisamente ai primi mesi di quell'anno, quando più urgeva la preoccupazione di mettere i nostri stabilimenti indu-

striali in condizioni di poter reggere al grande sforzo della guerra, anche indipendentemente dall'arrivo del carbone estero, si sentì dal Ministro Ciuffelli la necessità di accelerare e di agevolare le pratiche per le concessioni di derivazioni, le cui procedure si erano dimostrate estremamente lunghe, e fastidiose in base alla legge del 1884. Vennero così due o tre decreti luogotenenziali del ministro Ciuffelli con cui si consentirono gli ampliamenti degli impianti ed in seguito anche nuove derivazioni, senza le formalità d'istruttoria; ma ciò soltanto a determinate categorie di utenti.

Parve allora che questi rimedi parziali non corrispondessero alla mutata situazione del problema idraulico italiano; e fu dopo un lavoro importante di una Commissione, presieduta dal nostro collega Giovanni Villa, che fu preparato il decreto-legge Bonomi, il quale reca anche la firma del nostro venerando collega Boselli.

Il concetto innovatore del Decreto Bonomi, come è stato osservato nella memoranda di discussione che ebbe luogo in Senato per la sua conversione in legge, era l'affermazione del carattere di demanialità della maggior parte delle acque italiane; demanialità, si noti bene, e non proprietà patrimoniale dello Stato, il che, non occorre dirlo agli eminenti giuristi presenti in quest'aula, è tutt'altra cosa.

Furono distinti gli utenti in tre categorie:

Utenti per possesso di un legittimo titolo; utenti per possesso quasi abusivo, in quanto avevano acquistato l'uso senza una concessione regolare anteriormente al trentennio che precede la legge del 1884; utenti per regolare concessione.

La prima categoria, quella dei possessori per legittimo titolo, non fu per nulla toccata dal decreto 16 novembre, tranne che nella enumerazione del primo articolo; ad essa non si estendeva nessuna norma, quindi neanche la temporaneità; e perciò non era necessaria la rinnovazione.

Veniva solo sancito un supremo diritto dello Stato che poteva disporre delle acque pubbliche non, come è stato detto, in forma di esproprio, senza indennizzo, ma con la forma prevista dall'articolo 26 di quel decreto; e cioè per rendere possibile una utilizzazione più vasta si consentiva l'eliminazione dell'antica de-

rivazione, dietro restituzione di una equivalente quantità d'acqua o di energia elettrica. Quindi non confisca, ma espropriazioni con indennizzo in natura.

Veniva in seguito affermato il nuovo concetto del non valore della prima domanda considerata in ordine di presentazione, ma della preferenza alla migliore utilizzazione, ed il concetto che tutti i servizi relativi si riunissero in un unico Ministero, colla creazione di un nuovo organo, l'Ufficio speciale e il Consiglio superiore delle acque; ciò che permise, con la semplificazione della procedura, di risparmiare un tempo grandissimo nelle pratiche per le concessioni. Pochi impiegati (oggi credo siano sei o sette) assorbono il lavoro che prima si svolgeva trasmettendo fasci di carte da un Ministero all'altro.

E la procedura si dimostrò così sollecita che in pochi anni poterono essere esaminate dal corpo consultivo domande per circa quattro milioni di cavalli nominali.

Il decreto del 16 novembre 1916 fu portato in Senato per la conversione in legge, e diede luogo, come ho già detto, a quella elevata discussione che può essere riletta ancora oggi con profitto, giustificando il senso di profonda estimazione che il Senato meritamente gode. Contrariamente a quello che poteva attendersi da un corpo legislativo, a torto ritenuto troppo conservatore, vennero apportati dei mutamenti in un senso che andava ancora oltre alle tendenze del ministro che aveva preparato il decreto.

Difatti gli utenti per titolo legittimo vennero anche essi obbligati a chiedere il riconoscimento del loro diritto; e negli ultimi articoli del testo votato dal Senato, anche per questi utenti, muniti di titolo legittimo, fu introdotto il criterio della temporaneità del diritto d'uso; criterio della temporaneità che non aggrava del resto le condizioni attuali, poichè trattandosi in gran parte di utilizzazioni per scopo agricolo, irrigazione od altro, il testo approvato dal Senato consente la rinnovazione, anzi dirò di più, impone la rinnovazione alla scadenza del termine qualora sussistano i fini della derivazione e non ostino ragioni di pubblico interesse.

Si riconosce da questo che dovendosi considerare come inseparabile l'acqua dal fondo

che irriga, mai e in nessun modo potrà per virtù di questa legge essere negato il rinnovamento dell'utenza.

Fu introdotto nel primo e conservato nel secondo testo il criterio del ritorno allo Stato, dopo un certo numero di anni, delle opere, nel caso delle derivazioni a scopo di forza motrice; e fu per questo, e solo per questo, che si parlò allora di esproprio senza indennizzo, inquantochè alla fine della concessione, passa allo Stato tutto il complesso delle opere idrauliche fino alla condotta forzata, e lo Stato si riserva inoltre il diritto di acquistare, a prezzo di stima, la centrale con tutti i macchinari e le linee.

In realtà queste pretese espropriazioni senza indennizzo si verificheranno solo in parte. Si pensi invero che la maggior parte delle nuove derivazioni si va svolgendo sotto l'impero del decreto 2 ottobre 1919, emanato dall'allora ministro dei lavori pubblici, onorevole senatore Pantano, che saluto qui presente. Per tutti questi impianti lo Stato concede un sussidio pari a 40 lire per cavallo nominale annualmente per la durata di 15 anni.

Se si considera il valore attuale di una annualità di 40 lire per 15 anni, si ottiene una somma di circa 400 lire, cosicchè lo Stato interviene con un sussidio che capitalizzato al momento della esecuzione vale 400 lire: e poichè la concessione ha la durata di circa 60 anni, se si tiene conto del valore finale di queste 400 lire di oggi si va ad una somma la quale supera notevolmente il costo delle opere idrauliche che si crede passino allo Stato senza indennizzo.

Ho voluto chiarire questo punto per mettere in evidenza come fino dal primo decreto e dal secondo emanato dal ministro dell'epoca, onorevole Pantano, in esatta coincidenza col testo votato dal Senato, lo Stato affermava il criterio di demanialità e quindi di prevalenza del pubblico interesse nei riguardi delle acque pubbliche, ma non pensò mai di farne oggetto di sfruttamento. Che anzi intervenne in aiuto delle opere di derivazione non solo col decreto citato, ma anche con altro emanato nel febbraio 1919 e che fu anch'esso approvato dal Senato nel testo definitivo della legge sotto il capitolo « Sussidi per i laghi e serbatoi artificiali ».

Questa forma di sussidio non è certo la più congrua per opere di questo genere. Fu ricalcata un po' sul sistema dei sussidi accordati per l'esercizio delle ferrovie secondarie, senza tener conto della profonda differenza fra i due casi. Si ammise cioè che lo Stato debba intervenire dando un sussidio atto a pareggiare il bilancio delle imprese ed a rendere attivo l'esercizio per tutto il tempo della concessione. Si riconosce subito che, in opere di questa natura, una simile valutazione debba dar luogo ad inconvenienti gravissimi. Al momento della determinazione del sussidio è incerto il costo dell'opera, sia perchè i progetti esecutivi raramente coincidono coi progetti di massima, sia perchè l'epoca della costruzione è anche incerta e con ciò sono male prevedibili le condizioni del mercato; sia perchè al momento dell'esecuzione, quand'anche si abbiano in mano progetti esecutivi bene studiati, nasce la necessità di varianti che determinano modificazioni notevoli nel costo dell'opera.

Ma vi è di più: integrare col sussidio il preventivo in ragione della necessità di rendere attivo il bilancio implica avere una certa sicurezza nella compilazione del bilancio di esercizio. Ora come può essere impostato un bilancio di esercizio, se è incerto il costo delle opere per la produzione della energia, nè alcuno può prevedere le condizioni di vendita dell'energia prodotta per il lungo periodo della concessione?

Si vede da questo che, se lodevole fu l'intendimento di coloro che patrocinarono l'intervento dello Stato in questa forma, in pratica dovevano incontrarsi, come è già avvenuto, difficoltà gravissime.

Comunque si trattava di un progetto di legge che era davanti alla Camera da oltre 7 anni e che fu promulgato come decreto legge, in mancanza di meglio, allo scopo di dimostrare l'interessamento dello Stato per opere così utili all'economia nazionale.

In virtù di questi provvedimenti la richiesta di concessioni si fece intensissima ed il lavoro del Consiglio Superiore divenne enorme. Si pensi che quando si dice, per esempio, che sono state esaminate domande di concessione per impianti importanti nel complesso circa quattro milioni di cavalli; ciascuna domanda andava esaminata parallelamente con altre tre

o quattro o più concorrenti per l'utilizzazione del medesimo salto.

Ma noi sentimmo subito che a questa febbre di richieste, non avrebbe corrisposta pari febbre nell'esecuzione: le ragioni di ciò erano molteplici.

Anzitutto gli impianti di carattere economicamente più vantaggioso, si può dire erano già stati eseguiti prima della guerra. Se si fa eccezione per alcuni fiumi, che le ferrovie dello Stato avevano riservato a sé per i bisogni della trazione elettrica, in tutti gli altri casi si trattava di opere razionalmente concepite, contenenti soluzioni geniali di ardui problemi, ma implicanti quasi sempre la necessità di sistemazione dei fiumi, con serbatoi, ciò che dava luogo ad alee e spese gravissime. Una seconda causa che doveva necessariamente moderare le previsioni troppo ottimistiche, consisteva nella preoccupazione dei fabbricanti di energia di averne col tempo troppa a disposizione.

L'energia elettrica appartiene un po' a quella categoria di beni economici il cui bisogno diviene ossessionante in caso di deficienza fino ad un certo limite, ma che, al di là del necessario, danno luogo rapidamente ad una specie di saturazione. Era quindi naturale pensare che, soddisfatte le esigenze impellenti, direi quasi brutali, create dallo stato di guerra, non solo per il vivace sviluppo delle industrie quanto per il fatto che la mancanza di carbone spingeva verso l'uso dell'energia elettrica anche quelle applicazioni che normalmente possono ed anzi debbono farne a meno, sarebbero intervenuti tutti gli effetti della pleora.

Un grande impianto costa soprattutto per le spese di servizio di capitali, interessi e ammortamento; soltanto una piccola parte corrisponde a spese di esercizio proporzionali all'energia prodotta e venduta. Ne risulta che se un impianto è costituito per la produzione di 100 milioni di chilowatt-ora la vendita di tutti i 100 milioni renderà prospera l'azienda e permetterà che l'energia sia venduta a poco prezzo, ma poichè le spese sono essenzialmente eguali, venga o non venga utilizzata tutta l'energia, quando non sono utilizzati tutti i chilowatt-ora producibili aumenterà il costo della parte venduta. E di questo dovevano rendersi conto quei richiedenti di concessioni che per l'antica esperienza in questa industria sapevano bene a quali

pericoli poteva dar luogo l'entusiasmo eccessivo di quei tempi. Nacquero invero in quel tempo le illusioni più bizzarre. Ci fu un momento in cui noi credemmo (dico noi in senso generico, perchè io per mio conto non ci ho creduto mai) di poter fare a meno del carbone e del ferro. Avevamo il carbone bianco, l'energia elettrica, e bastava muoversi un poco per l'Italia per trovare dovunque della terra rossa dalla quale cavare il ferro. Ricordo che mi sono trovato a Parigi nell'epoca della discussione della pace, ed alcuni dei nostri rappresentanti rimproverati della scarsa tutela esercitata nei riguardi dei rifornimenti di combustibile a favore del nostro paese, rispondevano che non c'era bisogno di preoccuparsene, perchè noi avevamo le acque e le ligniti!

L'errore fondamentale commesso in questa previsione dell'uso universale dell'energia elettrica veniva da ciò che per un decreto dell'epoca, mentre erano stati dichiarati modificabili in genere tutti i contratti la cui esecuzione implicava oneri eccessivi per una delle parti, si fece invece eccezione per i contratti relativi alla energia elettrica; cosicchè gli antichi utenti, per esempio i siderurgici, che avevano contrattato l'acquisto della energia elettrica a pochissimo prezzo, ampliarono i loro impianti, ritenendo che poichè era possibile avere l'energia elettrica a vilissimo così a buon mercato, si poteva fabbricare il ferro colla energia elettrica anzichè col carbone. Ciò equivale a giudicare che poichè oggi un soprabito si compra con mille lire, mentre una pelliccia si poteva comprare prima della guerra con seicento lire, costa meno acquistare una pelliccia che un soprabito. Non si tenne conto cioè che, accrescendo in proporzione, il prezzo della energia elettrica per chilowatt-ora, prodotta con nuovi impianti del dopo guerra, per molti usi il carbone avrebbe ripresa la prevalenza economica sulla energia elettrica.

Altre illusioni si erano concepite per il possibile impiego della energia nella trazione ferroviaria. Si diceva: costruiamo pure impianti elettrici; manderemo i nostri treni con l'energia elettrica, liberandoci dalla schiavitù verso l'estero che il carbone ci impone.

Orbene: per quei duemila chilometri di ferrovia che conteneva l'antico schema predisposto dal nostro collega Bianchi, per quei duemila

chilometri che sarebbe bene non oltrepassare di troppo, basta una quantità di energia distribuita in tutta l'Italia di appena ottantamila cavalli, ed un miliardo di chilowatt-ora basterebbe per i programmi più vasti concepiti più tardi; il che in sostanza rappresenta appena il 4 o 5 per cento dell'intera energia elettrica che si sarebbe potuta produrre con gli impianti progettati. Risultò da questa situazione anormale che mentre nel periodo della guerra propriamente detta, l'ansia di sostituire in qualunque modo il carbone non faceva badare né a preoccupazioni economiche né ad altre difficoltà circa la ricerca dei capitali all'uopo necessari, il rinsavimento non tardò a venire; e mentre nel primo tempo c'era la voglia, ma non la possibilità di procurarsi i materiali e la mano d'opera occorrenti, nel secondo tempo si ebbero i mezzi ma sorsero le prime perplessità.

Fu allora che fu raccomandato allo Stato di sorreggere queste iniziative pericolanti, inquantochè era evidente il pubblico interesse a spingere la produzione non fino al limite esagerato prima concepito, ma per lo meno a quello che occorreva per lo sviluppo progressivo delle applicazioni. A questo provvide il primo decreto Pantano accordante il sussidio di 40 lire per cavallo durante quindici anni, sussidio che nel momento in cui fu istituito rappresentava un incoraggiamento notevole.

Un altro ostacolo allo sviluppo ulteriore delle costruzioni venne dal contrasto fra i richiedenti la stessa concessione.

Si contendevano generalmente la medesima concessione da una parte l'utente diretto di energia, come il siderurgico o l'elettro-chimico, ricchi dei forti guadagni di guerra, e che tendevano a liberarsi della schiavitù di dover comprare energia dall'antico produttore; d'altra parte le società idroelettriche munite di tutta loro esperienza tecnica e di tutta la saggezza accumulata in tanti anni di esercizio. E insieme, visto che si parlava sempre di questo tesoro che doveva sostituire il carbone che non abbiamo, venne una vera insurrezione da parte di tutti gli enti pubblici, comuni e provincie, i quali richiedevano che non si facesse oggetto di speculazione questo pubblico tesoro e venisse loro riservato lo sfruttamento dell'energia. Non si è ancora riusciti a mettere in evidenza quanto vi fosse di errato in questo punto di vista. Se

noi pensiamo che ancora oggi con tutte queste forme di sussidi non si riesce a tirar su gli impianti per la preoccupazione di non poter ricavare un interesse sufficiente dal capitale investito, si riconosce subito come sia per lo meno discutibile l'affermare che l'acqua in sé sia un tesoro quasi gratuito. È un tesoro che non riesce a pagare gli interessi dei capitali investiti per utilizzarlo! E difatti gli enti pubblici solo in un caso possono trovarsi in condizioni di concorrenza possibile coi privati; in quanto il privato ha bisogno di corrispondere un forte interesse a chi anticipa i capitali, mentre gli enti pubblici contano di ricorrere a quella benemerita Cassa di depositi e prestiti che pian piano, a furia di prestiti non ha più depositi e va diventando una semplice cassa di crediti.

Si aggiungeva infine ai partecipanti alla gara l'Amministrazione ferroviaria, la quale, forte dell'antica riserva affermata in suo favore da un'antica circolare e poi da un decreto Ciuffelli, esigeva che venissero a lei assegnati tutti i fiumi che in principio le erano stati riservati. Un punto importante della legge nuova offre il modo di eliminare i danni del sistema delle riserve; si può invero concedere la derivazione a un richiedente qualunque, subordinando la concessione alla condizione di fornire alle ferrovie una determinata quantità di energia a prezzo di costo. Ma ciò nonostante l'Amministrazione delle ferrovie aveva il desiderio naturale di fare per proprio conto questi lavori. E finchè li volle fare sul serio l'Amministrazione dei lavori pubblici fu della maggiore larghezza.

Quando però si riconobbe che in alcuni casi si trattava di una forma di accaparramento, si fece violenza all'Amministrazione delle ferrovie, e si procedette alla concessione a privati. Esempio l'impianto del Tanagro che fornisce già diecimila chilowatt alle vicinanze di Napoli e che fu reso possibile dal ministro dei trasporti del tempo, onorevole Villa, superando la tenace difesa dell'Amministrazione delle ferrovie. Questa comprese così di dover limitare le proprie richieste, e difatti le contenne in un campo più consono alla propria sfera naturale di azione e cominciò a lavorare; ed oggi — è una ragione d'orgoglio per noi poterlo constatare — fra i privati che non proseguono gli

impianti finchè non trovano capitali e gli enti pubblici, comuni e provincie, che si sono contentati del pezzo di carta della concessione e non fanno impianti perchè non hanno capitali nè organizzazione tecnica, importanti lavori si stanno compiendo dalle ferrovie dello Stato. Fra questi dobbiamo annoverare gli impianti di Rochemolles e del Melezet; quelli del Reno e delle Limentre presso Bologna, e quello del Sagittario.

In questa gara tra i vari interessati la lotta era di tipo diverso nei riguardi degli utenti diretti e degli esercenti imprese elettriche rispetto agli enti pubblici. Tra i primi era facile l'intesa, in un certo momento, con l'azione conciliatrice dell'Amministrazione dei lavori pubblici. Si seguiva il criterio di dare la preferenza a chi prevedeva la migliore utilizzazione, imponendo a favore dell'altro la fornitura di una certa quantità di energia a prezzo di costo, nei casi previsti dalla legge. L'ente pubblico però esercitava in generale un'azione che io ho definita simile a quella che si attribuisce nei miei paesi al « cane dell'ortolano ». Non mangia l'uva e non la fa mangiare ad altri. Così molti enti pubblici non solo non eseguivano impianti, ma non li lasciavano eseguire ai privati, e questo è stato il danno più grave.

Così molte derivazioni non si son potute concedere o eseguire per questa opposizione. Io citerò un caso caratteristico. Fu dimostrato che, con una opportuna sistemazione delle acque del Velino e della cascata delle Marmore, si sarebbe potuto risolvere il problema secolare della bonifica dell'Agro Reatino, e, nello stesso tempo, aumentare la potenzialità degli impianti attuali di circa 150 mila cavalli. Erano richiedenti la concessione, insieme uniti, la Deputazione provinciale dell'Umbria, che garentiva il soddisfacimento del pubblico interesse, la Società delle acciaierie di Terni e la Società del carburo di calcio; tutto ciò nel periodo nel quale queste due ultime erano larghissimamente provviste di risorse finanziarie.

Un grande Comune si preoccupò che questa combinazione turbasse i propri interessi: la concessione non fu potuta dare per la opposizione di questo comune, opposizione di carattere esclusivamente politico, perchè il Consiglio superiore aveva già dato il proprio parere favorevole. Il risultato è che sono passati parecchi

anni, la concessione non è data ancora, le acciaierie di Terni e la Società del carburo non hanno più denari liquidi, e si sono quasi disinteressate completamente dell'opera; così la Deputazione provinciale dell'Umbria va cercando qualcuno che voglia seriamente eseguire le opere ai fini della bonifica, e probabilmente non lo troverà.

Si vede da tutto ciò quali furono le cause per cui le costruzioni non poterono svolgersi come era nel desiderio esagerato di molti italiani, e nemmeno nella misura più moderata voluta da altri.

Ciò nonostante è inesatto dire che nulla si sia fatto; durante questo tempo si sono potuti ampliare gl'impianti esistenti e costruirne di nuovi, in modo che funzionano attualmente circa 350 mila cavalli di più che nel 1915, e se si tien conto di quello che rappresenta oggi, come sforzo economico e tecnico, la costruzione di un cavallo, il risultato è da considerare di primissimo ordine, e abbiamo ragione di esserne lieti, se anche non è corrispondente allo intero fabbisogno.

Che cosa è avvenuto dopo? Gli utilizzatori diretti di energia, elettro-chimici, siderurgici, cotonieri, ecc., non hanno più le risorse di una volta; hanno pian piano rinunciato al proposito di costruire impianti per sé, e, quello che è più, hanno ritirate le loro promesse di partecipazione al capitale necessario per le altre imprese idro-elettriche, le quali vanno ancora compiendo dei lavori a misura che trovano il denaro per eseguirli. Era stato, con un decreto luogotenenziale, permesso l'impiego dei sopraprofiti in impianti idro-elettrici che avessero particolari attinenze con la elettrificazione ferroviaria. E poichè, con la concezione moderna della distribuzione dell'energia, tutta la rete nazionale deve assorbire potenza da tutti gl'impianti idro-elettrici e fornirne nei vari punti dove se ne ha bisogno anche per la elettrotrazione, si poteva far rientrare in questa disposizione di favore qualunque impianto.

Ma, come è noto, la legge sui sopraprofiti impedì che i capitalisti mantenessero le promesse fatte ai detentori di domande o di concessioni. Io non so se i denari dei sopraprofiti sono poi veramente andati alle casse dello Stato, o sono sfuggiti per altre vie; ma so che se qualche miliardo fosse stato, in quell'epoca, in-

vestito in impianti idro-elettrici, questo miliardo sarebbe stato impiegato ben più utilmente che per accrescere le spese non tutte utili del bilancio dello Stato. (*Approvazioni*). Così gli esercenti e gli enti pubblici rimasero soli; gli enti pubblici combattono più per l'onore delle armi, perchè non hanno nè i mezzi nè la voglia di fare; gli esercenti hanno buone intenzioni, ma sono assolutamente privi di denaro perchè la loro industria è di un tipo speciale, non attira il capitale, poichè non dà mai dei redditi elevatissimi, pur dandoli sicuri. È un tipo d'investimento che piace poco al cittadino italiano, anche perchè, se esso è disposto a contentarsi di un investimento sicuro ma modesto, compra buoni del tesoro e consolidato che danno un reddito sicuro e che non è nemmeno modesto. Se si confrontano infatti gli andamenti dei dividendi delle Società idro-elettriche e dei prestiti statali si trova che, al principio della guerra, le Società idro-elettriche davano in media un dividendo che era quasi il doppio di quello della rendita: il 7 contro il 3.50 per cento.

Sviluppando il diagramma per gli anni seguenti si trova che i dividendi nella Società vanno scendendo: mentre la curva dell'interesse sui prezzi statali va aumentando; le curve si tagliano in un certo momento attorno al 1917 e da quel momento la curva dei redditi di Stato sale ancora e la curva dei dividendi continua a discendere. È naturale che nessun cittadino può sentirsi invogliato ad acquistare azioni delle Società elettriche, specialmente se nominative.

Ad attenuare queste difficoltà si provvide per merito del ministro Pantano e si cercò di sollevare le condizioni delle Società, consentendo aumenti di tariffa sui prezzi di vendita di anteguerra. Invero mentre la moneta era scesa intrinsecamente di valore al quinto, per la citata disposizione che impediva il ritocco dei contratti dell'energia elettrica, questa si pagava come nell'anteguerra, tranne nel caso di uso di combustibile, perchè allora era ammesso un particolare sopraprezzo. Così mentre cresceva il prezzo di ogni prodotto solo l'energia elettrica si pagava come prima; e mentre l'energia era insufficiente, per effetto di questa svalutazione, i cittadini ne facevano spreco. La grande infatuazione per il riscalda-

mento elettrico appartiene a quell'epoca; invero quando l'energia sarà pagata quel che vale, coi nuovi costi di produzione e distribuzione, sarà difficile che la gente si induca a riscaldare elettricamente le proprie abitazioni.

Risulta da quanto ho esposto che non è certo mancata la sollecitudine da parte dello Stato verso l'utilizzazione delle nostre acque; si può anzi dire che raramente lo Stato è intervenuto in una forma qualsiasi di attività dei cittadini con maggior cura e interessamento.

Ha nociuto, se mai, la politica generale verso le industrie; e solo questa può aver consigliato a un ministro del lavoro un certo lodo fra Società esercenti e operai che ha reso impossibile il funzionamento di molte Aziende. Questo lodo, fra l'altro, ha unificato i salari di tutti i dipendenti, di egual grado apparente dalla grande città al piccolo centro. Così in un villaggio di poche case, trovantesi in un tragitto di una linea elettrica, se si è ottenuto che con l'istallazione di un piccolo trasformatore la Società accordasse anche gratuitamente l'illuminazione con venti o trenta lampade, previa manovra di un interruttore, il sagrestano che bada alla chiesetta, lavora la campagna, e alle sei di sera chiude l'interruttore, secondo il lodo è un capo elettricista!

Tali indirizzi di politica generale possono aver contribuito a rendere cattiva la situazione dell'industria elettrica, ma l'azione specifica che relativamente a questa industria è stata svolta dallo Stato, non può non essere ritenuta degna di lode. Basta del resto seguire il movimento nelle riviste speciali straniere per riconoscere come all'Estero sia apprezzata la nostra legislazione su questa materia.

Purtroppo la direttiva seguita, opportuna per l'epoca in cui fu concepita, si dimostra insufficiente oggi.

Invero per la costruzione di impianti non basta più promettere e accordare sussidi: occorrono capitali vivi, che gli esercenti o richiedenti le concessioni non riescono a ottenere che a condizioni onerosissime e solo per liquidare la parte del lavoro che andrebbe in deperimento se non fosse completata. Cosicché di fatto c'è una paralisi grave che minaccia di arrestare questa forma di attività, circa la quale, pur non condividendo le esagerazioni del passato, dob-

biamo tener presente che ha recato grandi benefici generali e molti può arrecarne ancora.

Ci fu un momento in cui si era proposto all'Amministrazione dello Stato di sostituire alle varie forme di contributi l'anticipazione del capitale o di una parte del capitale; si batté per molto tempo in questo senso e l'idea cominciò a essere applicata per la prima volta in un decreto del Governo di cui feci parte, relativo agli impianti del mezzogiorno.

In realtà si disse: Se le Società che hanno oggi le concessioni e sono disposte a eseguire gli impianti, possiedono impianti anteriori e possono dare ipoteca sui nuovi e sugli esistenti, si può consentire una anticipazione, a interesse, su una parte del valore venale di essi.

Io mi auguro che le condizioni del Tesoro permettano di estendere il sistema qui prospettato, non ci dobbiamo preoccupare dell'aumento che ne verrà alle spese perchè....

SONNINO. È un aumento di carta!

CORBINO. ...se corrisponde all'aumento contemporaneo del patrimonio nazionale non è un aumento di carta! Se io stampo carta per scavare oro finisco col creare non carta, ma un aumento della ricchezza nazionale. Del resto si tratta solo di fare anticipazioni con garanzia ipotecaria su beni reali, e non di contributi a fondo perduto. In ogni caso se lo Stato italiano fosse esente da debiti, fare un miliardo di debiti sarebbe cosa grave; ma poichè ne abbiamo già per 80 miliardi, se invece di 80 diventassero 81 e con ciò potessimo costituire delle sorgenti di vera ricchezza (*commenti*) faremmo opera più saggia di quella che non si compia oggi. In fondo noi ci siamo ben rassegnati ad uno spareggio permanente di cinque o sei miliardi senza vederne i frutti. Se questi cinque o sei miliardi per colmare il disavanzo si trovano in Italia, troviamo ancora due o trecento milioni durante alcuni anni per aumentare la ricchezza nazionale.

Che se questo non fosse possibile cerchiamo almeno di rendere facile il credito estero. Gli stranieri si sono allontanati da queste forme di partecipazione, anzitutto per contraccolpo dei provvedimenti di cui si è parlato, in secondo luogo, e questa è la ragione più grave, per quel regime di incertezza che si è determinato all'estero intorno alla saldezza della nostra compagine economica; in terzo luogo,

si dice, per effetto di un emendamento, che è stato proposto alla legge delle derivazioni, e che vieterebbe l'assegnazione di posti direttivi o di amministratori delle società agli stranieri.

Sono forme di xenofobia, di cui noi non possiamo permetterci il lusso. Ma in alcuni tentativi recenti d'introduzione di capitali stranieri a questo scopo (e un tentativo felice si è compiuto qualche tempo fa per opera di americani, a vantaggio di alcuni impianti idroelettrici) si è verificato che l'investimento del capitale straniero, viene gravato di insopportabili oneri fiscali. Mi si dice che in Francia è stato disposto l'esonero da varie tasse per i capitali stranieri impiegati in intraprese industriali locali. Si tratta di intraprese, che senza questo intervento, non avrebbero seguito; e allora ci si può chiedere: non potrebbe rinunciare lo Stato a questi proventi che finisce col perdere egualmente, se insiste nel volerli, perchè il capitale non viene?

Comunque, i provvedimenti finora presi erano adatti ai tempi in cui furono emanati, ma oggi non bastano più. Abbandonando le esagerazioni del passato circa la emancipazione dal carbone straniero, siamo sicuri di questo, che avremo sempre più bisogno di combustibili; ma quanta più energia idroelettrica fabbricheremo, tanto minore sarà l'aumento nell'importazione del carbone dei prossimi anni. È quindi in giuoco l'interesse nazionale, perchè queste opere hanno anche dei benefici indiretti sui corsi dei fiumi, rendendo anche più facilmente disponibili e utilizzabili le acque per altri importanti bisogni come quelli dell'agricoltura.

Pertanto io chiedo che l'azione di tutela, che saggiamente lo Stato ha compiuto finora, voglia svolgere anche in seguito, rendendosi così fecondo restauratore dell'economia nazionale, la quale va sorretta non solo col risparmio nelle spese, ma soprattutto con la ricostruzione delle sue fonti naturali. (*Approvazioni, molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito della discussione è rinviato a domani.

#### Annuncio e svolgimento di interrogazione.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole senatore, segretario, Biscaretti di dar lettura di una interrogazione giunta all'Ufficio di Presidenza.



BISCARETTI, *segretario*, legge:

« All'onorevole ministro dei lavori pubblici per sapere se il fenomeno doloroso che ha cagionato il disastro di Corato si può considerare arrestato e se siano ormai scongiurate le tristi previsioni, da taluni affacciate, che il medesimo fenomeno dovesse avere nuove manifestazioni nell'abitato di Corato e anche in altri non lontani aggregati di popolazioni viciniori.

« Lamberti ».

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Se il Senato lo consente, io non ho nessuna difficoltà di rispondere subito all'interrogazione dell'onorevole senatore Lamberti: « per sapere se il fenomeno doloroso che ha cagionato il disastro di Corato si può considerare arrestato e se siano ormai scongiurate le tristi previsioni da taluni affacciate, che il medesimo fenomeno dovesse avere nuove manifestazioni nell'abitato di Corato ed anche in altri non lontani aggregati di popolazioni viciniori ».

Le condizioni di Corato in questo momento sono le seguenti:

Da oltre un mese nessuno edificio è più crollato, il lavoro di puntellamento degli edifici è compiuto; quello di baraccamento e di sistemazione delle famiglie senza case è pure finito.

In sostanza in questo momento a Corato non vi è famiglia che non abbia il suo rifugio. Prima si provvide con tende, poi con baracche: adesso con le casette fabbricate col tufo, le quali sul posto chiamano suppenne. Di queste casette ne abbiamo costruite quasi cento.

La parte urgente è dunque compita.

Vi era pericolo per la centrale elettrica che dà la luce alla città; ma lo abbiamo potuto scongiurare, e con un contratto concluso con la Società elettrica pugliese abbiamo potuto fare il trasporto dell'energia, da Ruvo, rinforzando con altro motore la centrale elettrica di Terlizzi. Così qualunque evento possa accadere, la città di Corato non resterà al buio.

Adesso si tratta di provvedere bene ai depositi e di abbattere le case pericolanti.

Io non ho qui i dati precisi, perchè l'interrogazione è stata presentata adesso e ho cre-

duto rispondere subito. Credo di dire cosa esatta affermando che di 13 mila vani che costituiscono le case private di Corato, 5500 debbono essere riparati. Le condizioni degli edifici pubblici di Corato sono le seguenti: cito a memoria, ma credo di ricordare abbastanza bene, anche perchè ho visitato Corato nei giorni scorsi. Vi è una scuola elementare, (che ospita quasi metà della popolazione scolastica della città) e quest'edificio è incolume, tanto che vi potremo collocare gli alunni della scuola normale. Vi è poi un edificio detto del Divino Amore, in cui erano le scuole normali, le scuole tecniche e l'asilo di mendicizia. Siccome un lato di quest'edificio pericola, si sono collocate le scuole normali nell'edificio scolastico di cui ho parlato. Gli altri due istituti per ora sono rimasti al Divino Amore, ma si sta combinando il trasporto, perchè appunto l'edificio è pericolante, e speriamo di prevenire che accada qualcosa di doloroso.

L'altra metà della popolazione scolastica era in piccole aule private, e di queste otto sono in esercizio, e per il resto si è dovuto vuotare la popolazione; per cui questa restante popolazione scolastica ora si trova in parte in quelle suppenne che sono state costruite. Altri edifici da riparare sono: l'ospedale civile con annesso orfanotrofio, il municipio, con annesso ufficio postale, la pretura con l'ufficio del registro, ma per questi edifici, non v'è pericolo imminente.

In sostanza il pericolo di veder crollare altre case pare ormai scongiurato.

Bisogna cominciare il lavoro per regolare il corso delle acque; il relativo progetto compilato dal Genio civile è davanti al Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il Senato ha rapidamente approvato la legge, (del che io lo ringrazio vivamente) per la parte finanziaria: noi quindi abbiamo i fondi e daremo opera ai lavori ulteriori.

Si tratta pure di abbattere alcune di queste case: ora sono puntellate, ma evidentemente ove si levassero i puntelli esse cadrebbero. Per altre case dobbiamo abbattere un piano, perchè l'altro può restare. Io ho convocato per posdomani qui in Roma il sindaco di Corato, l'ing. Salzano, direttore della sezione che ho creato a Corato e che lavora energicamente, con rapidità e solerzia, e quindi me-

rita una parola di lode, il valoroso ispettore centrale comm. Gamberale, uomo diligente e sereno ed il direttore generale. Nella riunione metteremo le basi del regolamento per l'applicazione della legge. Concludendo, posso assicurare, naturalmente nei limiti del prevedibile, che i gravissimi pericoli che incombevano su quella città sono ormai scongiurati; ora si tratta solamente di cercare di rendere più facile la vita a Corato e cercare di togliere ogni preoccupazione a quella popolazione, che ha passato dei giorni veramente difficili, sopportati con energia e coraggio: si tratta di impedire che ogni pericolo si rinnovi.

Molto vi è da fare, ma ogni pericolo imminente apparisce passato.

Ma il senatore Lamberti fa una nuova domanda: vi sono pericoli per i paesi vicini? In sostanza quelle cause le quali hanno creato così gravi danni a Corato, è possibile che producano identici effetti nei paesi vicini? Non posso rispondere a questa domanda in modo preciso. Ho mandato ingegneri del Genio civile e ho pregato il Ministero dell'agricoltura di darmi dei geologi che possano vedere tutti i paesi i quali sono traversati dell'acquedotto pugliese. Sarebbe dolorosissimo se ci lasciassimo sorprendere da fatti presso a poco simili a quelli capitati a Corato. Con energia siamo riusciti ad arrestare il male a Corato, farò il possibile perchè non si abbiano nuove sorprese in quella bella regione pugliese. Altro non posso rispondere al senatore Lamberti, oltre che ringraziarlo di avermi dato occasione di fare questa dichiarazione. (*Approvazioni*).

LAMBERTI. domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAMBERTI. Non posso che ringraziare vivamente il ministro dei chiarimenti che ci ha dato e delle notizie confortanti che ha portato. L'affetto che porto alla regione pugliese, e in particolar modo alla provincia di Bari, alla quale mi legano ricordi e riconoscenza, oltre al sentimento comune, il sentimento di buon italiano, affezionato a quelle provincie, mi ha spinto a chiedere al ministro dei lavori pubblici le dichiarazioni che conforteranno quelle popolazioni e faranno cessare un doloroso stato di preoccupazione.

La premura con la quale il ministro è corso in aiuto a quelle popolazioni, mi affida com-

pletamente che farà tutto quanto sarà possibile per scongiurare ogni altro danno, così come si è attenuato e arrestato quello che si è verificato.

#### Sull'ordine del giorno.

FERRARIS CARLO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS CARLO. Ieri ho presentato a nome della Commissione di finanze la relazione sul progetto di legge: « Variazione allo stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura per l'esercizio finanziario 1921-22 ».

Trattandosi di disegno di legge presentato dopo il 15 giugno e nello stesso tempo di un progetto di legge urgente, pregherei l'onorevole Presidente di mettere all'ordine del giorno per domani la votazione richiesta dal regolamento, perchè si possa discutere questo disegno di legge.

PRESIDENTE. È già stata presentata alla Presidenza la domanda, a firma di 30 senatori, prescritta dal regolamento, quindi non vi è difficoltà perchè la proposta del Presidente della Commissione di finanze possa essere accolta, e questa votazione a scrutinio segreto per la dichiarazione d'urgenza si farà insieme a quella del bilancio dei lavori pubblici.

Leggo ora l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 16:

#### I. Interrogazioni.

II. Seguito della discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922 (N. 419);

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923 (N. 420).

III. Svolgimento dell'interpellanza del senatore D'Andrea al ministro dell'interno.

IV. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 1853, portante provvedimenti per le patenti dei segretari comunali (N. 412);

Conversione in legge del Regio decreto in data 22 febbraio 1920, n. 207, relativo alla soppressione della Commissione delle prede ed all'Istituzione di una Commissione per l'accertamento dei danni e la liquidazione degli indennizzi per danni di ingiusta guerra (N. 370);

Conversione in legge del Regio decreto 3 gennaio 1915, n. 3, che proroga al 30 giugno 1915 i termini relativi a privative industriali appartenenti a persone dimoranti all'estero (N. 217);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 12 febbraio 1919, n. 305, col quale è dichiarato effettuato dal 16 aprile 1918 il riscatto della ferrovia tra la stazione di Desenzano ed il lago di Garda, concessa all'impresa di navigazione sul lago di Garda mediante convenzione 20 aprile 1902 (N. 432);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 27 febbraio 1916, n. 308, che autorizza la maggiore spesa di lire 35,000 per la esecuzione di lavori per la ferrovia Vittorio-Ponte nelle Alpi (N. 428);

Conversione in legge dei decreti luogotenenziali 12 settembre 1915, n. 1503; 17 febbraio 1916, n. 225, e 15 febbraio 1917, n. 342, concernenti l'autorizzazione di maggiori spese per completare la costruzione della ferrovia Montebelluna-Susegana (N. 450);

Conversione in legge dei Regi decreti, emanati durante la proroga dei lavori parlamentari, autorizzanti provvedimenti di bilancio e vari (N. 392);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 8 giugno 1919, n. 1085, portante provvedimenti per le navi-asilo;

Conversione in legge del Regio decreto 3 settembre 1920, n. 1387, relativo al passaggio al Ministero del lavoro dell'Opera Nazionale di Patronato scolastico (N. 376);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 17 maggio 1917, n. 918, concernente l'esecuzione di opere nuove nelle vie navigabili di seconda classe (N. 429);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 4 gennaio 1917, n. 59, concernente la ulteriore proroga del termine di cui all'art. 3 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione, già prorogato con l'art. 9 della legge 8 aprile 1915, n. 509 (N. 430);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 3 febbraio 1918, n. 185, concernente l'ulteriore proroga del termine di cui all'articolo 79 del testo unico 11 luglio 1913, n. 959, delle disposizioni di legge sulla navigazione interna e sulla fluitazione, già prorogata con l'articolo 10 della legge 8 aprile 1915, n. 508 (Numero 431);

Conversione in legge del Regio decreto 7 marzo 1920, n. 315, che eleva i limiti massimi della tassa comunale di escavazione della pietra pomice nell'isola di Lipari (N. 409);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 8 ottobre 1916, n. 1336, concernente provvedimenti per agevolare il credito alle Associazioni agrarie (N. 394);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 16 giugno 1918, n. 1015, che stabilisce norme per la nomina, durante la guerra, ai posti di coadiutore nei laboratori della Direzione generale della sanità pubblica e corrispondenti (N. 414);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 22 dicembre 1921, n. 1069, che sopprime il Consiglio di disciplina permanente per gli ufficiali del Regio esercito e della Regia marina (N. 449);

Provvedimenti per la protezione della selvaggina e l'esercizio della caccia (N. 304).

La seduta è tolta (ore 19).

Licenziato per la stampa il 15 luglio 1922 (ore 12).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.