

XCIII^a TORNATA

SABATO 24 GIUGNO 1922

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

INDICE

Congedo	pag. 2869
Disegni di legge (Seguito della discussione di):	
« Stati di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per gli esercizi finanziari 1921-1922 e 1922-23 »	2873
Oratori:	
BENEVENTANO	2882
BERIO	2880
BIANCHI RICCARDO	2884
BORSARELLI	2878
DI BRAZZA	2877
FERRARIS CARLO, <i>presidente della Commissione di finanze</i>	2885
GIARDINO	2883
MENGARINI	2873
RICCIO, <i>ministro dei lavori pubblici</i>	2886
(Presentazione di)	2873
Interrogazioni (Annuncio di)	2901
(Risposta scritta ad)	2904
(Svolgimento di):	
« Sulle domande di indennizzo per atti di ostilità contrari al diritto di guerra »	2870
Oratori:	
DE VITO, <i>ministro della marina</i>	2870, 2872
DIENA	2870
Relazioni (Presentazione di)	2869, 2882, 2901
Sui lavori del Senato:	
Oratori:	
FERRARIS CARLO, <i>presidente della Commissione di finanze</i>	2902
GIUNTI	2902
TORRIGIANI LUIGI	2902

La seduta è aperta alle ore 16.

Sono presenti i ministri della marina, dei lavori pubblici, dell'agricoltura, delle terre liberate dal nemico e il sottosegretario di Stato per l'interno.

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

Congedo.

PRESIDENTE. Ha chiesto congedo il senatore Reynaudi per giorni quindici.

Se non si fanno osservazioni questo congedo s'intenderà accordato.

Presentazione di relazioni.

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

PERLA. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori, relativa alla convalida della nomina del nuovo senatore Zunino Paolo.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Perla della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Invito l'onorevole senatore Millo a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MILLO. A nome della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori, ho l'onore di presentare al Senato la relazione per la convalida della nomina del nuovo senatore Ricci Federico.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Millo della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Svolgimento di interrogazione.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la interrogazione dell'onorevole senatore Diena, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, al ministro della marina e al ministro della giustizia e degli affari di culto « per sapere se e quali provvedimenti siano stati presi per rendere efficace ed operativa ed a legale notizia, la deliberazione presa dal Senato nella tornata del 17 maggio 1922 con la quale rigettò la conversione in legge del decreto 3 aprile 1921 n. 642 per l'abbreviazione del termine per la presentazione di domande di indennizzo per atti di ostilità contrari al diritto di guerra ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della marina per rispondere a questa interrogazione.

DE VITO, *ministro della marina*. Disapprovato il Regio decreto dell'aprile 1921, rivive senz'altro il termine del 31 dicembre 1921, portato dal precedente decreto; sembrandomi pacifico che, negata da uno dei rami del Parlamento l'approvazione di un decreto-legge nel suo insieme, questo decade.

Rimane la difficoltà del modo onde portare a notizia degli interessati l'avvenuta mancata approvazione. Nel caso concreto abbiamo già interessato il Presidente della Commissione ad esaminare tutti i reclami presentati entro il 31 dicembre 1921, e provvederemo anche a darne notizia nella *Gazzetta Ufficiale*.

Credo in questa maniera di aver risposto alla interrogazione dell'onorevole senatore Diena.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Diena, per dichiarare se è soddisfatto.

DIENA. Amo dichiarare all'onorevole ministro della marina, che la mia interrogazione indirizzata a lui, al Presidente del Consiglio, al ministro della giustizia, non fu ispirata nel

dubbio che il Governo non volesse fare omaggio alla deliberazione che il Senato prese nel 17 maggio scorso, allorchè respinse la convalidazione del decreto-legge 3 aprile 1921, numero 642, con il quale abbreviavasi il termine utile per la presentazione delle domande d'indennizzo per atti di ostilità contrari al diritto di guerra, ma fu mossa invece da una considerazione d'indole assai più generale, di quel che non richiedesse la questione che formava tema del decreto non convalidato. Invero io mi sono proposto il quesito, quale è il comportamento che dovrà seguirsi, allorchè un decreto da convertirsi in legge, non sia stato ratificato dall'uno o dall'altro dei due rami del Parlamento.

Sono lieto di constatare, per le parole testè pronunciate dall'onorevole ministro, che siamo perfettamente d'accordo nel riconoscere, che non consentita, da uno dei rami del Parlamento l'approvazione per la conversione in legge di un decreto, perde esso decreto senz'altro ogni sua efficacia, per cui intorno a questo punto torna inutile indugiare.

È necessario che io ricordi che quando venne portato dinanzi al Senato il disegno di legge per la conversione in legge del ricordato decreto 3 aprile 1921, n. 642, con la proposta dell'Ufficio centrale contraria alla convalidazione, non trovandosi in quella adunanza presenti nè il relatore, che ha ora l'onore di parlare, nè altri membri dell'Ufficio centrale, non furono svolte le ragioni che giustificavano le conclusioni presentate dall'Ufficio, ma poichè il Governo, aperta la discussione, dichiarò di associarsi alla proposta dell'Ufficio centrale, la conversione non venne approvata.

In brevi parole accennerò al contenuto di quel decreto ed alle considerazioni, per cui non ne fu proposta la convalidazione.

È a tenere presente che il Governo con decreto 27 luglio 1919, n. 1558, emanato in virtù della legge sui pieni poteri 22 maggio 1915, sebbene fosse trascorso un primo termine già fissato per la presentazione delle domande di risarcimento per atti di ostilità compiuti dal nemico contrari al diritto di guerra, per le considerazioni sommariamente esposte nel decreto stesso, consentiva di riaprire il termine per la produzione di dette domande e di protrarlo per tutta la durata dell'anno che seguirà la

pubblicazione della pace, ciò che equivaleva al 31 dicembre 1921.

Se non che, con metodo, per verità inconsueto, il Governo del tempo con decreto legge 3 aprile 1921, n. 642, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* soltanto nel 31 maggio 1921, invocando ragioni che all'Ufficio centrale non parvero certo attendibili, abbreviò il termine già consentito, e stabilì che esso dovesse scadere il 30 giugno 1921. L'Ufficio centrale, preoccupato di fronte a questa anomala disposizione, ravvisò necessario di assumere informazioni, per sapere se nel periodo intercorso dal 1 luglio 1921 al 31 dicembre stesso anno, fossero pervenute altre domande per ottenere il detto indennizzo ed inviata precisa richiesta al Ministero della marina, ebbe con nota 8 aprile 1922, n. 6506 la seguente risposta:

« In esito alla richiesta fatta con la nota suindicata, si ha il pregio di fare presente che posteriormente al 30 giugno 1921 sono pervenute a questo Ministero nonché alla Commissione istituita col decreto legge n. 202 del 22 febbraio 1920, numerose domande di indennizzo e cioè circa 700, per atti di ostilità contrari al diritto di guerra e che ad esse non è stato dato alcun seguito per l'avvenuta scadenza del termine ».

Impressionato per questa constatazione di fatto, considerato l'inconsueto provvedimento che veniva a menomare un diritto che poteva anche ritenersi quesito, reputando in ogni modo che il provvedimento fosse contrario a quei criteri di equità, costantemente seguiti in tema di decadenza di termini, l'Ufficio centrale propose che il decreto legge non fosse convalidato ed il Senato nella sua tornata del 17 maggio 1922 diede voto contrario alla ratifica del decreto stesso.

Alla mia interrogazione, se e quali provvedimenti siano stati presi in seguito all'accennata deliberazione del Senato, l'onorevole ministro ha risposto di aver dato ordini alla Commissione di prendere in esame i ricorsi presentati e che avrebbe data notizia nella *Gazzetta Ufficiale* del provvedimento. Ora mi consenta l'onorevole ministro, che io soggiunga che queste sue disposizioni hanno un carattere, non vorrò dire troppo semplicista, ma costituiscono espedienti di opportunità, pel caso concreto, che forse non giovano pienamente, ma che non risolvono poi la

gravissima questione che io presentai, e cioè quale debba essere il comportamento del Governo di parte di uno dei due rami del Parlamento.

Nel caso particolare che abbiamo esaminato, ci troviamo dinanzi ad un decreto che contempla un interesse relativo, sebbene rispettabile, un interesse d'indole privata, ma domani ad esempio fra i 3000 e più decreti-legge che sono stati emanati dal 1914 possono, dall'uno o dall'altro ramo del Parlamento, non essere ratificati decreti-legge di carattere pubblico importantissimi.

Fra tanti che io ho avuto occasione di esaminare, mi viene alla memoria ad esempio il decreto-legge 4 gennaio 1920, n. 20, intitolato: « Norme per la variazione dei prezzi del caffè », che ha statuito all'art. 5, che coloro che ponessero in vendita, somministrassero caffè a prezzi superiori a quelli fissati dal Ministero debbono essere puniti con le sanzioni stabilite dal Regio decreto 7 maggio 1917, n. 740 e 18 aprile 1918, n. 497, con multe cioè che salgono a somme considerevoli e con l'aggiunta della pena della reclusione.

Ricordo fra altri altro recente decreto-legge 24 novembre 1921, n. 1835, contenente norme per disciplinare le eventuali cessioni a stranieri di aziende o partecipazioni finanziarie, che statuisce che in caso di inosservanza al divieto di vendere ai detti stranieri senza il consenso dello Stato, le dette aziende o partecipazioni finanziarie, i contravventori saranno puniti con la confisca dei propri beni fino all'equivalente dei beni ceduti, oltre alle pene contemplate dall'art. 434 del Codice penale.

Ora ammesso in ipotesi, che uno od altri di questi decreti (e se ne potrebbero citare a decine dello stesso genere) che elevarono alla figura di reato, fatti che ontologicamente non sarebbero tali, non venissero o dalla Camera o dal Senato convertiti in legge, di questo fatto di così saliente importanza, che toglie ogni efficacia al decreto, come vengono notiziati non solo coloro che possono avervi interesse, ma soprattutto le autorità amministrative o giudiziarie che sono chiamate ad applicare il decreto e che lo hanno dalla loro pubblicazione già da lungo tempo applicato?

Voi mi insegnate che ogni legge ed ogni decreto che interessi la generalità dei cittadini, per espresse disposizioni della legge 23 giugno 1854, n. 1731, e del regolamento Orlando 28 novembre 1909, n. 810, devono essere inseriti immediatamente per esteso nella Raccolta degli atti del Governo (Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti). In ogni legge ed in ogni decreto viene inserita la nota clausola: « Ordiniamo che la presente legge (o il presente decreto), munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare ».

Non ratificato da parte dell'uno o dell'altro ramo del Parlamento il decreto-legge, come sono posti in grado coloro i quali avevano l'obbligo di osservarlo e di farlo osservare, di sapere che il fatto ad esempio che si elevò a reato con il decreto emanato e non ratificato, non deve essere così considerato, o che il provvedimento di carattere finanziario o amministrativo non ha efficacia. È principio riconosciuto dai cultori del diritto costituzionale che la mancata ratifica di un decreto-legge porta la conseguenza che se ne retrotraggano gli effetti *ex tunc* non *ex nunc*, cioè che si consideri il decreto come inesistente ed inefficace fino dal giorno della sua pubblicazione, con il conseguente effetto di annullarsi quei provvedimenti, che in base al decreto non convalidato fossero stati presi.

Ora dato che un procedimento penale sia in corso, per violazione di uno di siffatti decreti da tempo emanati e non ancora convertiti in legge, è mestieri che in forma sicura e non oppugnabile, i magistrati requirenti o giudicanti siano posti in grado di sapere che il decreto non ha più efficacia e che essi non sono tenuti ad *osservarlo* o *farlo osservare*.

Cotesta notizia essi non devono attingerla dai resoconti dei giornali quotidiani, che non hanno obbligo di leggere, e che se anche leggessero non troverebbero nei resoconti riferiti delle sedute parlamentari, specie delle sedute del Senato, relazioni dettagliate e perspicue delle deliberazioni prese.

Tale conoscenza non potrebbero avere, nemmeno dalla lettura della *Gazzetta Ufficiale*, poichè essa più non pubblica il resoconto sia pur sommario, delle discussioni parlamentari.

Ora è evidente che è di assoluta necessità, che la deliberazione presa dall'uno o dall'altro dei due rami del Parlamento che nega la ratifica di un decreto-legge sia portata a legale conoscenza, non solo degli eventuali interessati ma delle autorità giudiziarie od amministrative chiamate ad applicare le leggi ed i decreti.

Sopra questa interessante questione, gli scrittori che pur largamente si occuparono dei decreti-legge, sotto il profilo sia della loro costituzionalità, sia dei loro effetti, non si soffermarono. Nè alcuna disposizione in riguardo ci è dato di riscontrare nelle varie norme di diritto positivo, e ciò a mio avviso, costituirebbe altro argomento per dimostrare, che il decreto legge non è dal nostro diritto pubblico riconosciuto e che se di esso fu fatto uso e deplorabilmente abuso in questi ultimi anni, ciò costituisce metodo non conforme alle rigorose e corrette norme costituzionali.

A mio sommo parere il provvedimento che dovrebbe essere preso, data la non ratifica del decreto, non potrebbe essere che quello di inserire nella raccolta delle leggi, con la successiva pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*, un nuovo decreto che distrugga il non convalidato, enunciandone la ragione, affinché a tutti sia noto che il provvedimento che doveva avere la forza di legge non l'ha conseguita per la mancata approvazione del Parlamento.

Io mi sono permesso di richiamare l'attenzione del Governo e quella del Senato sopra questo argomento, e di svolgere qualche considerazione, poichè mi sembrava non inopportuno il farlo.

Mi rammarico di non aver dato forma di interpellanza alla mia interrogazione, perchè allora altre voci ben più autorevoli della mia, avrebbero potuto portare il loro sapiente contributo.

Confido però che non sia stata opera oziosa sollevare questa grave questione innanzi alla maestà del Senato. (*Vive approvazioni*).

DE VITO, *ministro della marina*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE VITO, *ministro della marina*. Io non posso che ringraziare il senatore Diena di avere richiamata l'attenzione del Governo sopra una

questione di tanta importanza. Effettivamente la questione non era stata esaminata nel suo complesso. Trattandosi di un decreto che riguardava esclusivamente un punto dell'amministrazione della marina, e un punto di facile attuazione, poichè si trattava soltanto di prendere in esame i reclami presentati in un precedente termine, era sembrata sufficiente la disposizione data al Presidente della Commissione e al tempo stesso l'inserzione nella *Gazzetta Ufficiale*. Però gli argomenti addotti dall'onorevole Diena, che assurgono al campo molto più vasto del diritto costituzionale, non possono lasciare indifferente il Governo. A me sembra che il mezzo da lui proposto di far pubblicare nella raccolta ufficiale delle leggi e decreti la dichiarazione che è mancata l'approvazione di un decreto-legge, sia il migliore e forse l'unico sistema giuridicamente possibile. Su tale sistema richiamerò l'attenzione del ministro guardasigilli: credo di poter dire sin d'ora che le osservazioni così giuste e così sagge del senatore Diena e del Senato saranno certamente accolte. (*Approvazioni*).

Presentazione di un disegno di legge.

DE VITO, *ministro della marina*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE VITO, *ministro della marina*. Ho l'onore di presentare al Senato il seguente disegno di legge: « Conversione in legge del decreto luogotenenziale 20 gennaio 1918, n. 136, concernente promozioni a capo disegnatore di seconda classe della Regia marina ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà il suo corso a norma del regolamento.

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).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione dei disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Mini-

stero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922;

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 Mengarini.

MENGARINI. Prendo la parola desiderando di chiarire alcune dubbiezze che sono sorte nell'animo mio udendo gli importanti discorsi che si sono seguiti in quest'aula in occasione della discussione sul bilancio dei lavori pubblici. Il primo punto che mi sembra necessario di chiarire si riferisce all'ordine del giorno presentato e svolto dal nostro collega senatore Gallini. Quest'ordine del giorno, cui io e, certamente, molti di noi possiamo sottoscrivere, invita il Governo a provvedere sollecitamente perchè il decreto-legge sulle Derivazioni di acque pubbliche venga sollecitamente discusso dall'altro ramo del Parlamento ove da tempo è stato presentato. Perfettamente d'accordo! Infatti il decreto-legge Bonomi sulle Derivazioni di acque pubbliche, divenuto poi decreto-legge Pantano, votato dal Senato primamente il 20 novembre 1916 poi il 9 ottobre 1919, si applica da ben 5 anni e mezzo ed è nel desiderio di tutti che divenga al più presto legge dello Stato. Su ciò, ripeto, sono perfettamente di accordo col senatore Gallini. Non posso però sottoscrivere ai considerando che l'onorevole collega ha fatto precedere al suo ordine del giorno e svolto nella seduta di due giorni or sono. Egli dice: « ritenuto che i decreti sulle acque hanno manomesso lo Statuto, il Codice civile, la legge sui lavori pubblici e quella sulla Derivazione di acque pubbliche senza dare alcun utile risultato ed arrestando invece la produzione delle forze idro-elettriche tanto necessarie alla ricostruzione economica del paese... ».

E questo, o signori, non può e non deve esser detto!

Voi tutti, onorevoli colleghi, avete udito e le mille volte letto, e su periodici tecnici e su giornali politici, quali benefici abbia recato al Paese l'applicazione del decreto-legge sulle Derivazioni di acque pubbliche.

A questo noi dobbiamo il fiorente stato delle nostre industrie elettriche, a questo la alimentazione con energia elettrica di tanti e tanti stabilimenti industriali, a questo se, negli ultimi

anni della guerra, abbiamo potuto far fronte all'ingente fabbisogno di forza motrice per la produzione di armi e munizioni tanto che noi, ultimi arrivati, abbiamo potuto fornire armi e munizioni ai nostri alleati. Voi tutti sapete come oggi siamo giunti ad un milione e mezzo di cavalli di forza idraulica asserviti nelle officine idro-elettriche a generare energia elettrica e che di questi, 275 mila cavalli rappresentano l'aumento effettivo di potenza avutasi dal 1914 ad oggi, cioè durante e dopo la guerra. Sapete che sono stati costruiti 59 bacini montani, o laghi artificiali, che immagazzinano 229 milioni di metri cubi di acqua. E più ancora che sono in costruzione, sempre in base alle disposizioni di questo decreto-legge, altri 17 bacini montani, o laghi artificiali, i quali, a lavori terminati, potranno immagazzinare 800 milioni di metri cubi di acqua!

Che cosa si desidera di più da una legge per chiamarla benefica? Se questi 800 milioni di metri cubi di acqua fossero già stati immagazzinati al principio di questo inverno, quando soffrimmo della terribile deficienza di acque nei nostri impianti dell'Italia settentrionale, noi avremmo certamente potuto molto mitigare, se non superare, quella crisi che paralizzò tante nostre industrie!

Or son due anni parlando da questo posto sulla questione della elettrificazione delle ferrovie chiamai il decreto-legge sulla derivazione di acque pubbliche un monumento di sapienza legislativa romana in merito a questioni di acque. Questa legislazione ci è invidiata dalle altre nazioni; presenta un corpo di dottrina così perfetto e così rispondente ai bisogni del paese, che veramente può dirsi che, anche oggi, dopo sì lungo periodo di applicazione, non sarebbe da cambiarvi una linea!

Il decreto-legge sulle Derivazioni di acque pubbliche venga dunque presto in discussione innanzi all'altro ramo del Parlamento; questo noi tutti desideriamo; ma non si dica che non ha giovato allo sviluppo delle industrie elettriche ed alla economia nazionale!

Il senatore Gallini trovò inoltre che in virtù di questo decreto-legge si era venuta creando una piramide burocratica a larga base. Anche questo, mi permetta di dirlo l'onorevole collega Gallini, non può affermarsi: io non sono membro del Consiglio superiore delle acque,

né mai vi appartenni, posso quindi parlare con tutta serenità. Conosco molto da vicino i lavori che si compiono da quel benemerito Corpo e posso dire che raramente ho veduto e consiglieri e commissari lavorare con più alacrità, con più abnegazione, con più senso di civismo, sì da meritare il plauso del Paese intero. I componenti le due sezioni del Consiglio superiore delle acque sono dei professori, dei professionisti, dei funzionari, degli specialisti i quali, da ogni parte d'Italia, vengono a portare, nell'esame delle difficili questioni sottoposte al Consiglio, il frutto del loro sapere, dei loro studii, della loro lunga esperienza. E tutto ciò sapete per quale compenso pecuniario? Ogni commissario riceve mille lire lorde all'anno. Così, per una cinquantina di sedute all'anno, il Commissario viene a ricevere qualche cosa come una ventina di lire, lorde, per seduta!

Onorevole Gallini, non si può chiamare questa una piramide burocratica a larga base!

E giacché sono a parlare del Consiglio superiore delle acque, mi permetta il Senato di esprimere ciò che sento come un debito di riconoscenza verso colui che ne fu presidente sin dallo inizio dei lavori e che dovette lasciare quel posto per coprirne un altro assai più ambito ed importante. Il senatore Corbino, chiamato dalla fiducia del ministro Bonomi a presiedere il Consiglio Superiore delle acque, istradò, diresse, condusse i lavori di quel Consiglio con tanta attività, in modo così elevato e sereno, con tatto così squisito che, nonostante le difficoltà e gli scogli che presentano ed han sempre presentato, le questioni di acque da quando mondo è mondo, riesci a tutelare sempre l'interesse dello Stato ed a porlo, per quanto era possibile, in armonia coi desideri ed i bisogni delle provincie, dei comuni e dei privati.

E rivolgendo queste parole di elogio al senatore Corbino, io esprimo il senso di gratitudine che a lui viene dagli elettrotecnici d'Italia; sicuro che il Senato vorrà fare eco a queste mie parole, associandosi all'omaggio che rendo ad un uomo altamente benemerito. (*Approva-*
zioni).

Il decreto-legge sulle Derivazioni di acque pubbliche non provvede che a questioni di acque ed ai modi come utilizzare le nostre

forze idrauliche nella produzione dell'energia elettrica. Esso viene completato con le disposizioni occorrenti per eseguire il trasporto a distanza dell'energia elettrica prodotta e per utilizzarla nei modi e nei luoghi ove ne è richiesta la applicazione. Tali disposizioni sono date ora dalla legge 7 giugno 1894 sulle trasmissioni della energia elettrica, legge alla quale io ebbi l'onore di cooperare quando fu messa al mondo. Ma da allora è passato un trentennio e, come sono invecchiato io, è invecchiata ed ancor più, la legge. È tempo che nuove provvidenze legislative vengano a sostituire disposizioni omai non più rispondenti ai moderni bisogni della tecnica!

Il 16 novembre 1920 il ministro dei lavori pubblici, on. Peano, nominava una Commissione che comprendeva le più spiccate personalità in questa materia, scelte fra i componenti la prima e la seconda sezione del Consiglio superiore delle acque, coll'incarico di elaborare uno schema di disegno di legge, nel quale fosse regolata organicamente, nei riguardi giuridici amministrativi e tecnici la complessa materia della servitù di elettrodotto, della costruzione e dell'esercizio delle linee di trasmissione e di collegamento dell'energia elettrica, comunque prodotta, oltre all'esaminare ed anche, occorrendo, disciplinare la distribuzione dell'energia elettrica col sistema delle concessioni e con altre forme, nell'intento di convenientemente soddisfare gli interessi generali.

I lavori di questa Commissione sono, e da tempo, ultimati. Il progettato schema di disegno di legge sembra essere ben rispondente a quanto il Paese attende per la parte che riguarda la costruzione e l'esercizio delle trasmissioni di energia elettrica, cioè in tutto ciò che è tecnica della trasmissione di elettricità a distanza. Lo stesso schema contempla poi modificazioni all'Istituto del Consiglio superiore delle acque, meglio coordinandone le finalità e le attribuzioni; tratta delle agevolazioni finanziarie concesse agli impianti elettrici; stabilisce infine dei limiti all'azione dello Stato in materia di trasporto e produzione di energia elettrica e nel disciplinamento degli impianti elettrici.

Ciò che ora urge è di presentare senza indugio alla discussione del Parlamento le nuove norme sulla costruzione ed esercizio delle linee di trasmissione di elettricità a distanza,

stralciando dal proposto schema di disegno di legge tutta la parte tecnica che viene, vantaggiosamente, a sostituire le anticipate norme della legge del 1894.

Si lascino da parte gli altri argomenti che hanno carattere e fisionomia propria e che, volendo, potranno formare oggetto di disposizioni legislative speciali. Solo, per la parte riguardante le proposte modifiche all'Istituto del Consiglio superiore delle acque, che ora diverrebbe il « Consiglio superiore delle acque e della elettricità », diviso in due sezioni, aventi scopi ed attribuzioni ben distinte, voglio osservare che sarà opportuno di rendere più semplice e più agile il funzionamento del complesso organismo proposto col ridurre il numero dei membri, creando, a simiglianza di ciò che è in altri Consigli superiori, membri effettivi che dovrebbero intervenire ad ogni seduta, e membri aggregati, che verrebbero chiamati quando lo richiegga la trattazione di speciali questioni.

Una breve parola circa il problema della elettrificazione delle ferrovie. Non è ora il momento per trattare siffatto argomento; il Senato sarà chiamato fra poco a discutere a fondo l'importante problema ed infatti gli oratori che mi hanno preceduto hanno accennato solamente di volo a tale questione.

Il collega senatore Berti, riferendosi alle discussioni seguite nel Congresso internazionale ferroviario tenutosi testè a Roma, ha osservato che in esso fu detto come alla fine del 1921, mentre erano stati elettrificati, fra America ed Europa, con sistema monofasico od a corrente continua, 4031 chilometri di ferrovia, col sistema trifasico, usato dallo Stato in Italia, non ne erano stati elettrificati che chilometri 164, Italia esclusa. Ha affacciato poi il dubbio che la elettrificazione a sistema trifasico sulle ferrovie riesca più costosa di quella a corrente continua, in uso precipuamente negli Stati Uniti d'America.

Invero io ho seguito con molto interesse i lavori di quel Congresso ed in merito a quanto ha esposto il senatore Berti, solo rammento una memoria dell'ing. Gérard, relatore per il Belgio, memoria che è riassuntiva di tutte le altre relazioni e nella quale non si leggono che parole di elogio per quanto ha fatto l'Italia in materia di elettrificazione della sue ferrovie. Quanto alla questione della spesa per chilo-

metro elettrificato, è questione che va esaminata in tutto l'insieme del complesso problema della elettrificazione senza fermarsi ad uno solo dei dati, che è in difetto verso il sistema trifasico, mentre tutto l'insieme della spesa è a questo favorevole.

Ma di ciò sarà discusso a suo tempo; più generale e più importante è il problema che nel momento attuale si agita: dobbiamo continuare ad elettrificare o dobbiamo sospendere i lavori di elettrificazione? L'importante, profondo discorso del senatore Bianchi Riccardo mi sembra possa crudamente riassumersi in queste parole: La bancarotta ci attende se non provvediamo alle più rigide economie!

BIANCHI RICCARDO. Non ho detto questo!

MENGARINI. E sia; ma ha detto doversi procedere alla più severa riduzione di tutte le spese che si riferiscono a lavori non assolutamente indispensabili. Quindi io mi domando se si intenda forse con ciò di sospendere i lavori di elettrificazione di tutte le progettate linee?

BIANCHI RICCARDO. Rallentarla.

MENGARINI. Rallentarla, sta bene e ringrazio della correzione. Ma rallentare ed in che misura? Si vuole continuare la elettrificazione dei soli tronchi di cui sono già incominciati i lavori? Dobbiamo scegliere alcuni fra i progettati tronchi da elettrificare abbandonando gli altri? Dobbiamo continuare la costruzione dei bacini montani i cui lavori sono fatti direttamente dallo Stato?

Si presenta ora tutto un nuovo piano che si deve approntare, un nuovo problema che si deve studiare e prontamente risolvere, se non si vuole che tanto lavoro compiuto e tanto studio già fatto vadano perduti, se non si vogliono spendere poi in riparazioni e manutenzioni quelle somme che non si vogliono oggi impiegare in lavori!

Ed io vorrei che, su questo punto, si tenesse presente un elemento di spesa nelle costruzioni che differisce alquanto ed è più favorevole, di quello dato dal senatore Bianchi. Egli ci ha riferito che il costo per chilometro di tronco elettrificato è stato di lire 550 mila. Se ciò è stato per il passato a me risulterebbe che oggi, approfittando per i nuovi lavori della larga esperienza fatta, semplificando alcune opere, aumentando la distanza fra i pali di sostegno e fra le sottostazioni, data qualche di-

minuzione che si può già avere nel costo dei materiali e della mano d'opera, la spesa per chilometro di tronco di linea normale da elettrificare possa scendere a lire 400 mila. Ciò porterebbe ad una sensibile riduzione nelle spese d'impianto e permetterebbe di aver margini per l'ammortamento anche se il carbone scendesse sotto alle 200 lire per tonnellata.

E siccome il senatore Bianchi ci ha ammonito che, sino a che il carbone costi lire 200 la tonnellata, si può elettrificare con la certezza di ammortamento in un termine conveniente; che quando il prezzo del carbone scenderà a lire 100 la tonnellata, l'ammortamento non sarà più possibile; se ne deduce che, se la spesa di costruzione potrà effettivamente ridursi nella misura da me prima indicata, si potrà aver modo di ammortizzare sino a quando il carbone scenderà a lire 75 la tonnellata, reso a bordo della locomotiva ciò che vuol dire lire 50 a 60 su banchina Genova o Savona. E da questo punto siamo, purtroppo, ancora assai lontani!

AmMESSO dunque che si possano elettrificare certi determinati tronchi con vantaggio della economia nazionale, il denaro occorrente per i lavori di elettrificazione, date le condizioni attuali del tesoro, dove possiamo trovarlo?

Dal momento che il capitale privato, e per timore del Fisco, e per diffidenza verso il Governo, si ritira dalle imprese industriali e si volge ai titoli di Stato, ai Buoni del tesoro, si emettano Buoni del tesoro nella misura che occorre per provvedere ai fondi per elettrificare quelle linee per le quali risulta sicuro il vantaggio della elettrificazione. E i Buoni saranno ammortizzati nello stesso tempo in cui avverrà l'ammortamento delle opere che, con quelle somme, verranno costruite.

Ho udito, con piacere, che il senatore Corbino esprimeva ieri, nel suo importante discorso, il medesimo concetto: dal momento che non possediamo il danaro occorrente per i lavori di elettrificazione; dal momento che l'economia del paese reclama i lavori stessi; si emettano dei Buoni ammortizzabili e quella carta si convertirà in oro.

Ebbene, sapete o signori, in quale oro si convertirà quella carta? Precisamente in quell'oro che oggi inviamo all'estero per acquistare il carbone per la trazione a vapore.

Se gli uomini di finanza trovassero pericoloso questo modo di procedere, pur di non sospendere, o di rimandare a tempo indeterminato, l'esecuzione di quei lavori di elettrificazione il cui beneficio è evidente, possiamo seguire un'altra via, quella stessa che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato ci indica.

Si facciano eseguire i lavori di elettrificazione dall'industria privata e se ne paghi l'importo coll'economia di carbone che ne risulterà. Il decreto Ciuffelli del 25 gennaio 1916 dispone che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato possa estendere la trazione elettrica con utilizzazione di forze idrauliche, pagando gli impianti, i lavori, i materiali e mezzi d'opera all'uopo occorrenti, mediante annualità che, sul bilancio delle linee elettrificate o da elettrificare, graveranno in luogo dell'esercizio con trazione a vapore.

E l'Amministrazione delle ferrovie sembra sia perfettamente in questo ordine d'idee, poichè nella relazione sulla elettrificazione delle ferrovie dello Stato in Italia, comunicata al Senato dal ministro dei lavori pubblici il 6 febbraio ultimo, trovasi appunto, a pagina 49, elencato un gruppo di linee per le quali si propone di affidare i lavori alla industria privata. E nella stessa relazione sono riportati in allegato due schemi di capitolato per le offerte da presentarsi da chi voglia concorrere alla impresa della elettrificazione di due importanti linee. Quali difficoltà si oppongono a seguire questo sistema e ad applicarlo, senza indugi, per esempio alle 15 linee elencate nell'allegato 21 della già citata relazione, linee per le quali sono già stati emanati i decreti ministeriali di costruzione? È da ritenere che per queste linee siano stati fatti tutti i necessari studi, vagliate tutte le condizioni di traffico e si abbia la certezza che la proposta elettrificazione abbia a riescire redditizia. Queste linee rappresentano, in cifra tonda, 2700 chilometri. Insieme ai 770 chilometri già elettrificati si avrebbe un totale di 3500 chilometri circa, cifra non molto discosta da quella data dalla antica tabella Bianchi; cifra sulla quale tutti sembrano trovarsi d'accordo.

L'elettrificazione dei nuovi 2700 chilometri produrrebbe, secondo i dati che trovo nella citata relazione, dati desunti dall'esercizio 1919-20,

un risparmio di quasi un milione di tonnellate di carbone all'anno!

L'onorevole ministro Riccio ebbe a dichiarare nell'altro ramo del Parlamento, riferendosi alla scelta del sistema e delle linee da elettrificare che egli non avrebbe su questi punti agito di propria iniziativa, ma avrebbe seguito in tutto il consiglio dei corpi tecnici all'uopo consultati (*segni di assentimento del ministro dei lavori pubblici*). Se questi consigli non sono ancora stati dati, che si sollecitino; se si debbono variare le tabelle già presentate, che si varino; ma non si sospendano i lavori iniziati, nè se ne protragga all'infinito il compimento!

Onorevole ministro, io chieggo che si segua una politica elettro-ferroviaria oculata e prudente, ma nello stesso tempo attiva e desta; chieggo che si segua un piano ben studiato, preordinato ed immutabile, non facendo i lavori a spizzichi e bocconcelli, trascinandoli con fiacchezza, con lentezza, contrariamente ad ogni sano concetto industriale.

E le nuove elettrificazioni, si diano risolutamente alla industria privata. Se l'Amministrazione non ha mezzi per lavorare direttamente si rivolga ai privati; si circondi di tutte le volute garanzie ma lavori, faccia lavorare e, sospendendo tanta mole di lavoro, non produca proprio ora un aumento nella disoccupazione.

Si tragga il giusto frutto dalle ricchezze che abbiamo in casa e si dia al Paese tutto il beneficio, tutto il vantaggio che da queste opere giustamente attende! (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Di Brazzà.

DI BRAZZÀ. Avrei varie osservazioni o per meglio dire raccomandazioni a fare all'onorevole ministro sulle modificazioni avvenute negli orari andati in vigore col primo corrente.

Siccome però trovo inutile tediare il Senato col prospettare i vari cambiamenti, mi limiterò a raccomandare vivamente al ministro che siano accolti i voti espressi pel tramite della Deputazione provinciale di Udine, dal municipio, dalla Camera di commercio, dalla Federazione commerciale ed industriale e dalla Cattedra provinciale di agricoltura di Udine col memoriale dell'8 febbraio scorso rimesso al ministro dei lavori pubblici ed alla Direzione generale delle ferrovie.

Alcuni dei colleghi che mi hanno preceduto hanno accennato alla convenienza che vengano ultimati i lavori di alcune linee ferroviarie, considerando che così si verrebbero a valorizzare le spese già fatte, le quali altrimenti sarebbero non solo inutili, ma gravose.

A questo proposito io voglio richiamare l'attenzione del ministro sopra una questione che interessa l'Umbria, e specialmente in suo capoluogo.

Durante la guerra, dal Commissariato dei combustibili nazionali, fu costruita una ferrovia di 17 chilometri allo scopo di sfruttare i giacimenti lignitiferi di Pietrafitta. Ora per ragioni che è superfluo ricordare, l'utilizzazione delle miniere si fa sul posto, a mezzo di una centrale elettrica, e di fabbriche di laterizi e calce.

La provincia di Perugia ha chiesto la concessione della linea ed ha approntato gli studi per la prosecuzione fino a Chiusi.

Confido che il ministro con ogni benevolenza conforti l'iniziativa locale che darebbe la possibilità di utilizzare i lavori fatti, a vantaggio evidente di una plaga ubertosa, e di una laboriosa popolazione e delle comunicazioni più rapide.

Nella tornata dell'11 maggio scorso il collega Borsarelli ha interrogato il ministro chiedendo se non ritenesse equo di prolungare di alquanto la validità dei biglietti gratuiti dei quali i senatori e deputati non avessero profittato, cosa che, mentre sarebbe gradita a questi, non recherebbe nessun aggravio allo Stato.

Il ministro, come sanno, rispose che sarebbe stato disposto a farlo, ma doveva fare le sue riserve, giacchè credeva vi fosse bisogno di una legge speciale, e che si sarebbe potuto provvedere a ciò nelle nuove disposizioni che egli ha in animo di preparare sui trasporti.

Io credo discutibile l'opinione del ministro per quanto riguarda la necessità di una legge speciale, ma raccomando vivamente di non dimenticare la sua promessa di occuparsene nelle nuove disposizioni che sarà per prendere.

BORSARELLI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORSARELLI. Onorevoli colleghi, dicendo che sarò brevissimo, vista l'ora e le condizioni della presente discussione, io non preparo a me stesso un facile esordio, nè rivolgo una

preghiera alla benevolenza vostra, ma sono veramente sincero. Io ho in animo di esporre poche idee, idee semplici, non derivate da studi speciali, nè da speciale competenza, che non posso vantare, frutto peraltro di un po' di esperienza, di osservazione e che mi paiono dettate dal buon senso comune.

Io ho seguito con grande attenzione e con reverenza gli oratori che mi hanno preceduto e dei quali ammirai la competenza, la profondità degli studi e gli onesti intendimenti. Prima però, di venire a qualche considerazione, io reputo non soltanto debito di cortesia, generalmente seguito nei Parlamenti, ma vero dovere mio, porgere una parola di vivo elogio all'onorevole relatore, il quale con somma diligenza e con acume veramente speciale ha studiato encomiabilmente le questioni che in questa materia più interessano. Ed oltre che una parola di lode per la sua relazione superiormente bella e buona, io gli debbo una parola di grande ringraziamento, perchè si deve alle diligenti indagini dell'onorevole senatore Mariotti, se si sono potuti rintracciare e ricondurre a segno, alcuni non pochi milioni - credo oltre trecento - che si erano smarriti per via e che forse senza di ciò sarebbero andati a finire... per non essere più trovati. Una parola di lode, dunque, e di vivissimo ringraziamento gli sono dovute.

Scegliendo fra i discorsi che ho ascoltato ed ammirato, rileverò qualche cosa che a mio parere ha speciale importanza, da quelli dell'onorevole Rota e dell'onorevole Bianchi.

Già prima di tutto, la questione ferroviaria in Italia io l'ho dovuta esaminare anche per ragioni speciali, perchè onorato da parecchi voti nell'altro ramo del Parlamento dovetti far parte di molte Commissioni che studiarono questo importantissimo problema.

Orbene io mi sto chiedendo da qualche tempo a questa parte quale sia la natura vera di questa gestione così immensa, oltre ogni dire importante e che è diventata ora un immane peso alle finanze dello Stato e mi sto chiedendo perchè e come essa non abbia un responsabile vero.

E, di grazia, di azienda di così gran mole che interessa e investe così gran parte delle sorgenti di ricchezza del paese, chi è responsabile?

Non il ministro che non può far nulla o ben poco; il ministro risponderebbe di atti non suoi e forse non li potrebbe impedire, anche se lo volesse, perchè si tratta di un ente autonomo. Non l'ente autonomo il quale non ha un esponente qui al quale noi possiamo rivolgerci. E allora che cosa ci rimane? Qual'è la natura di questo così importante ordigno? quale è la deduzione? Se non vi è nell'ordinamento attuale un vero responsabile, facciamolo; sarebbe una idea molto semplice. E qui sorge la proposta di creare un nuovo ente, un nuovo Ministero. Si deve cioè ritornare al Ministero dei trasporti o fare un altro Ministero del genere? Rispondo all'onorevole Rota, a cui mi associo plaudendo: « Non creazione di nuovi Ministeri, non ingranaggi nuovi che pesino di nuovo sulle spalle già così oberate del misero contribuente italiano, e non un altro Ministero col suo capo, col suo sottocapo, con i capi servizio e... » disse il senatore Rota con un accenno che il Senato sottolineò di approvazioni e di risa « con le relative automobili ».

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Sta per essere emanato un decreto per regolare questa materia!

BORSARELLI. E questa questione degli automobili non per lei, onorevole ministro, ma per qualche altro collega suo, potrà formare oggetto di osservazioni che ho in animo di esporre.

Dunque un nuovo Ministero no! E qui rispondo anche all'onorevole Gesualdo Libertini il quale era invece di questo parere. Ho sentito con grande attenzione il discorso importantissimo dell'uomo forse più competente in questa assemblea in materia....

LUZZATTI. Senza forse!

BORSARELLI. ... « senza forse » dice l'autorevolissima parola dell'onorevole Luzzatti ed a lui mi associo. Dunque ho sentito il discorso dell'onorevole Riccardo Bianchi il quale ha proposto degli accorgimenti da lui studiati con quella competenza che è degna di lui, del suo passato e delle applicazioni che egli diede alla feconda e attiva opera sua. Egli propose degli accorgimenti, delle economie, e soprattutto gravami nuovi, proponendo un aumento di tariffe; e qui non posso dissentire dal suo desiderio di cercare un mezzo per lenire le piaghe del bilancio ferroviario: devesi seguirlo senza nep-

pure esaminare quello che egli ha detto per la grande fiducia che tutti abbiamo nella sua parola. Ma io credo di aver desunto dal discorso dell'onorevole Riccardo Bianchi che neanche questi suoi provvedimenti raggiungeranno lo scopo di eliminare i mali che noi lamentiamo ed anche, sia detto con remissività, i suggerimenti di incrudimenti di tariffe mi paiono lame a doppio taglio, di troppa empirica facilità e che spesso possono rivelarsi ingannatori nel risultato. E allora, o signori, io vengo alla idea mia semplice che credo e temo non potrà avere subito un seguito, ma io la lancerò ed è questa. Per me io trovo che è da saggio il mutare ragionevolmente consiglio. Trovo che è da forte il ricredersi quando abbiamo osservato e constatato di aver seguito una falsa rotta, ed è napoleonico il pensiero che se una battaglia fu perduta, se ne deve tentare un'altra che si può vincere.

Lo Stato, onorevoli senatori, si è manifestato un pessimo industriale. Noi assistiamo, purtroppo alla bancarotta dell'industrialismo statale. Quali ne sono le ragioni? Fu colpa di uomini? Io credo che le ragioni siano molteplici e complesse; fu colpa di uomini, ma soprattutto delle cose, perchè il sistema, l'ambiente in cui si vive, fanno sì che lo Stato non può, principalmente nei paesi latini, assolutamente essere un industriale e assumere la responsabilità dinanzi al contribuente che i suoi denari siano spesi bene e sia speso soltanto quello che è necessario, non di più, e, come dicono i matematici « ciò che è necessario e sufficiente ». Le ragioni sono molteplici; accennerò alla più evidente, ed è la mutabilità dei capi. Nè questa mutabilità certo correggerebbe la creazione di un dicastero nuovo, perchè i capi, di tempo in tempo, cadrebbero del pari. E se a qualunque soffio di vento politico il capo di una azienda industriale cade, ed anzi quest'uomo ha dinanzi a sé lo spettro della caduta non solo dopo sei o sette mesi, ma dopo quindici giorni, dopo due mesi, perchè un voto politico può sorgere sempre, tutto il sistema è rovesciato. I nuovi capi vengono con idee proprie e qualche volta si gloriano come di una prodezza di avere cambiato quello che faceva il predecessore, anche se costui non aveva fatto tutto male. Ma domando io, qual'è la più modesta industria privata che reggerebbe se ogni

anno, ogni anno e mezzo si mutasse chi la dirige? Quale potrebbe essere la sua fortuna? Quali le sue vicende?

Affermerò adunque la mia idea possa o non possa piacere a tutti; idea in me antica ed immutata. Convieni ritornare all'antico. E perchè no?

Avevamo un sistema che poco o tanto rendeva allo Stato. Lo mutammo. Abbiamo fatto un esperimento. È riuscito? È evidente la risposta.

Non mi si incolpi; anche se mi sia dia biasimo di voler ritornare all'antico, io direi sempre: e perchè no?

Se in questo tempo avessimo tratto qualche frutto dalla nostra esperienza, se fossimo consapevoli di quello che dobbiamo fare, dei mali che dobbiamo evitare, degli scopi che dobbiamo raggiungere, se volessimo e ottenessimo che si circondasse delle debite cautele quello che è diritto e anche giusta pretesa del personale, che lo Stato stesse arbitro e giudice imparziale tra chi dirige e chi collabora col lavoro e disciplinato ubbidisce, se noi esigessimo che finalmente lo Stato mantenesse l'ordine e fosse il giusto indice dei diritti degli uni e degli altri, e dessimo a tutti l'impressione che l'industria è fatta da chi veramente può attendervi, non da coloro i quali da altre cure e da altri obblighi assillati non possono dare ad essa quella competenza, quell'opera continua ed assidua che è necessaria, allora, credo, che, ritornata questa amministrazione alla vera natura sua, noi vedremmo cessare i vietati pregiudizi, che han fatto il loro tempo anche nell'anima del popolo, e noi avremmo ridotto le ferrovie dello Stato ad essere il mezzo necessario, ma continuo, sicuro, stabile, economico degli interessi del paese, per far rifiorire i traffici e i commerci che sono, per me, l'unica sorgente per la quale soltanto potranno rinverdire le speranze d'Italia (*vive approvazioni*).

BERIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BERIO. Onorevoli senatori, ho chiesto la parola per brevissime osservazioni sull'argomento relativo alle acque pubbliche. Dichiaro che sarò brevissimo e manterrò questa promessa anche con maggior fedeltà di quanto non abbiano fatto i colleghi che mi hanno preceduto.

Il senatore Corbino e il senatore Mengarini hanno trattato con ampiezza e con grande competenza i problemi attinenti all'utilizzazione delle acque pubbliche e, con i loro discorsi, esplicitamente o implicitamente, hanno risposto alle critiche che alla legislazione delle acque sono state mosse dall'on. senatore Gallini, critiche che lo hanno indotto a presentare un ordine del giorno che è stato distribuito a tutti gli onorevoli Senatori.

Io non avrei nulla da aggiungere, se gli oratori che hanno parlato su questo ordine del giorno, pur avendo risposto esaurientemente a tutto il resto, non avesse taciuto su un punto, che è stato toccato dall'onorevole Gallini, quello relativo alla giurisdizione speciale in materia di acque pubbliche. Non entrerò nell'esame della questione giuridica circa l'utilità o meno di mantenere questa legislazione speciale, sia per la mia scarsa autorità, sia perchè questo argomento non è nuovo. È un argomento che fu ampiamente studiato e discusso da parte del Senato, quando si trattò di convertire in legge il decreto del 1916.

Non posso, però, lasciar passare sotto silenzio le osservazioni che sono state fatte dal senatore Gallini, osservazioni che, a mio modo di vedere, non hanno consistenza. Il senatore Gallini ha osservato, fra l'altro, a proposito di questa Magistratura, che i componenti dei collegi giudicanti non danno garanzie sufficienti di serenità e di indipendenza, perchè sono interessati alla esistenza di essa e alla conservazione delle indennità di cui sono provvisti, talchè, se fosse presentata innanzi al tribunale una questione di costituzionalità dei decreti, non saprebbero giudicare con serenità, a meno di distruggere se stessi, perdendo il posto e le competenze.

Mi pare che questa gratuita asserzione non meriti neppure di essere confutata. Non è supponibile che persone rispettabili per una modesta indennità possano far tacere la voce della loro coscienza e giudicare contro il proprio convincimento. Solo mi permetto di osservare che anche in linea legale, non è esatto ciò che si afferma dal senatore Gallini, il quale intende benissimo che una questione di costituzionalità non sarebbe mai definitivamente decisa dal tribunale. Il tribunale delle acque, o decide come giudice di appello, o come giu-

dice di legittimità. Nel primo caso, le sentenze da esso emanate sono soggette ai consueti rimedi e quindi anche a quello di cassazione per violazione di legge; nel secondo caso, sono sempre soggette al sindacato delle Sezioni unite della cassazione per la legge del 1877 e per la stessa legge d'istituzione. È quindi evidente che, qualora fosse sollevata dalle parti una questione di costituzionalità, la quale toccherebbe l'esistenza stessa della giurisdizione, l'ultima parola aspetterebbe sempre alla Magistratura superiore ordinaria.

Su questo punto non insisto, e vengo ad un'altra obiezione, egualmente infondata, ma che, secondo me, è più grave, perchè tocca addirittura la composizione di questa magistratura. I tribunali delle acque, come è noto, sono composti in parte di magistrati e in parte di tecnici. Ora domanda il sen. Gallini: « Chi sono questi tecnici? » Sono i funzionari del Genio Civile, legati da vincolo di dipendenza, i quali in sostanza decidono come vuole l'Amministrazione. Ora è superfluo che io ricordi le benemerienze del Genio Civile. Ricorderò soltanto che del tribunale superiore fanno parte gli Ispettori Superiori del Genio Civile, che sono funzionari superiori a ogni elogio per la loro rettitudine e obiettività, per capacità e per competenza tecnica. Costoro — è vero — non godono di una vera e propria inamovibilità come i magistrati, perchè ciò non è scritto nella legge, ma nell'esercizio della loro funzione tecnica sono indipendenti, sono gli esperti, i tecnici dell'Amministrazione, alla quale hanno reso e rendono segnalati servizi; nè io credo che l'attuale Ministro dei LL. PP. o i suoi predecessori abbiano mai fatto alcun tentativo di corruzione, a vantaggio dello Stato, verso sopra questi egregi funzionari.

Debbo anzi aggiungere, che una delle principali ragioni che si adducono per giustificare l'esistenza di questa giurisdizione speciale è questa appunto del giudice tecnico. Se non esistesse una magistratura speciale in materia di acque, giudicherebbero le magistrature ordinarie e allora avremmo la pesantezza e la lentezza inerente al rito normale. Invece le questioni in materia di acque abbisognano solitamente di una procedura semplice, spedita, rapida.

Aggiungasi che le controversie sono quasi sempre miste in quanto la questione tecnica

è connessa con quella giuridica. Se giudicasse il magistrato ordinario, questo dovrebbe nominare dei periti, e si avrebbero quindi tutti gli inconvenienti che porta con sé questo sistema. È stata questa una delle ragioni per cui si è creata la magistratura speciale: per evitare, cioè, le lungaggini della procedura ordinaria e gl'inconvenienti delle perizie, creando nel seno stesso del collegio l'elemento tecnico che integra quello giuridico.

Mi sembra, dunque, che per quanto riguarda la composizione di questa magistratura, possiamo essere perfettamente tranquilli, perchè la composizione è tale da offrire tutte le garanzie, sia nei riguardi delle parti, sia nei riguardi della giustizia e sia anche nei riguardi degli interessi dello Stato, che non devono essere perduti di vista completamente, perchè lo Stato in definitiva è la sintesi di tutti gli interessi.

Per mantenermi fedele alla promessa, non mi soffermo più a lungo sulla questione. Aggiungo che non si tratta, on. Gallini, di decreti legge che siano stati fatti alla macchia, come è accaduto talvolta, di decreti legge improvvisati in un ufficio burocratico, ma si tratta di una legislazione studiata e preparata da uomini insigni della politica e del diritto, e che ha formato oggetto di ampio esame e di discussioni anche in Senato.

Ora io penso che tutte le questioni relative alle giurisdizioni speciali siano questioni gravi e complesse. Personalmente, non sono favorevole alle giurisdizioni speciali, per quanto in materia di acque vi possano essere particolari ragioni. Mi sembra comunque che quando anche questa materia della giurisdizione speciale, potesse essere suscettibile di nuove discussioni e di nuovo esame, essa dovrebbe essere esaminata con criteri molto diversi da quelli che l'on. Gallini ha creduto di poter addurre a sostegno del suo ordine del giorno. Spero di aver dimostrato che questi criteri sono privi di fondamento e mancano di consistenza; perciò mi auguro che, non tanto in seguito alle mie modeste parole, quanto in seguito alle osservazioni fatte dall'on. sen. Corbino e dall'on. sen. Mengarini, l'on. Gallini non voglia insistere nel suo ordine del giorno.

Convengo con l'on. Mengarini che la conclusione di questo ordine del giorno è tale da poter essere accettata da tutti, perchè tutti

desideriamo che il Governo si affretti a presentare i decreti al Parlamento per la conversione in legge. Ma ciò che non si può accettare è la motivazione dell'ordine del giorno. Non solo essa contiene affermazioni che si sono dimostrate nella discussione non rispondenti al vero, ma è tale nella forma da suonare offesa a quegli uomini illustri che hanno collaborato alla preparazione di questa complessa e difficile legislazione, e a tutti coloro che, nel campo amministrativo o in quello giudiziario, danno l'opera loro all'applicazione di questa legge. E su questo punto non ho altro da dire, anche perchè la discussione potrà essere rifatta quando il Governo presenterà gli ultimi decreti per la conversione in legge.

Mentre ho la parola desidererei rivolgere una raccomandazione ed una preghiera all'onorevole ministro dei lavori pubblici su un altro argomento, e precisamente per ciò che riguarda le necessità immediate, urgenti del consorzio del Porto di Genova.

Come l'onorevole ministro sa, esiste una Commissione, che ho l'onore di presiedere, che è incaricata di studiare la riforma della legislazione sul porto, e rispondo all'on. Reggio che questa Commissione tra poco presenterà le sue proposte, avendo studiato anche la materia del finanziamento.

Ora l'on. Micheli, già diede affidamento per un'anticipazione di 10 milioni e anche l'attuale ministro ha dato buone assicurazioni; ma intanto come si provvede? Il consorzio è in condizioni di gran disagio; penso che sia dover nostro di astenerci dal far richieste al bilancio dello Stato, del quale conosciamo le condizioni, ma mi pare che qui valgano le osservazioni fatte ieri dall'onor. Chimienti nel senso che non tutte le economie sono possibili e che non tutte sono utili.

Ora il consorzio del porto di Genova non ha che un contributo di un milione annuo derivante dalla legge del 1903 e non ha avuto nulla di più. Quel milione oggi vale 200,000 lire o poco più; e ben altre concessioni sono state fatte ad altri enti portuali; ciò nonostante il consorzio di Genova non ha chiesto nulla ed ha provveduto, non solo alla gestione normale, ma anche alle opere straordinarie e soprattutto all'opera del bacino Vittorio Emanuele III.

Orbene, onorevole ministro, si impone qualche provvedimento, tanto più che credo sia d'accordo anche il ministro del tesoro, e sarebbe bene provvedere urgentemente, altrimenti il consorzio dovrebbe sospendere le opere. Si tratta di una necessità per l'economia generale ed anche per l'interesse dello Stato, tenuto conto degli utili che lo Stato ricava dalle tasse portuali. (*Congratulazioni*).

Presentazione di relazione.

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

MAYER. A nome dell'Ufficio centrale, ho l'onore di presentare la relazione sul disegno di legge: « Provvedimenti sui buoni del Tesoro ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Mayer della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione dei bilanci dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare l'on. Beneventano.

BENEVENTANO. Il senatore Gallini ampiamente parlò del bisogno di utilizzare le cascate d'acqua per forza motrice. Certamente una delle cause principali che aggravano la parte passiva del bilancio dei lavori pubblici consiste nella spesa occorrente alla provvista dei carboni, che abbiamo bisogno di procurarci dall'estero.

Questa ascende a circa 950,000,000 di lire annue.

Al gravame, che direttamente preme la finanza dello Stato, si aggiunge quello, che per la cattiva qualità del carbone viene riportato dal traffico a causa dei ritardi del movimento dei treni.

Per questo si è studiato un grandioso progetto per utilizzare le molteplici cascate d'acqua al fine di ottenere la forza motrice per la elettrizzazione delle nostre ferrovie.

Da un preventivo che con accuratezza è stato fatto dalla Direzione generale, si calcola la spesa di circa quattro miliardi.

Sebbene sia opera doverosa di ogni amministrazione quella di non ricorrere a prestiti per non gravare gli esercizi venturi, pure nel caso in cui il debito in sostanza si riduce ad una semplice operazione di credito l'eccezione s'impone.

Quando l'opera paga l'opera, si deve animosamente ricorrere a simili espedienti. È facile il comprendere che risparmiando 950 milioni ogni anno, il debito di quattro miliardi viene estinto in meno di anni sei con grande sollievo del traffico e del commercio.

Per questo motivo, mi auguro che l'onorevole ministro vorrà con ogni mezzo sollecitare l'elettrizzazione delle nostre ferrovie, intensificando l'opera fino al momento spiegata.

Il senatore Bianchi, parlando con quella competenza che lo distingue, accennò al grave onere, che lo Stato risente dalle sovvenzioni, e dalle costruzioni di alcune linee ferrate nelle quali manca il traffico delle merci e dei viaggiatori.

Quelle tali linee furono causa nel passato della perdita del capitale impiegato per la costruzione di esse con gli accessori fabbricati, e materiale mobile e stabile; di aver reso improduttivo il terreno dalle stesse occupato, ed oggi sono causa di una spesa perduta per manutenzione e sovvenzione chilometrica elevatissima e per elevati stipendi di una massa di persone, che vivono parassitariamente nella inerzia, sottratte al lavoro proficuo della industria, ed aventi diritto ai favori accordati dalle vigenti leggi agli impiegati dello Stato. Quanto non sarebbe stato meglio agevolare lo sviluppo automobilistico per tutte quelle vie, che per influenze politiche furono e sono costruite a scartamento ridotto?

Perchè non vada perduto il denaro che deve essere speso a migliorare ogni sorta di servizio pubblico, si rende necessaria una rigorosa inchiesta per accertare quali sono le linee ferrate nelle quali, per difetto di traffico, manca l'utilità dell'esercizio al fine di sollevare il bilancio dei lavori pubblici da spese inutili e dannose.

È necessario intensificare il servizio ferroviario per la celerità dei trasporti a traverso lo stretto di Messina. Sono più di due anni, che per questo fine si dispose la costruzione di due battelli capaci di portare circa diciotto vagoni

in cambio di quelli che oggi sono adatti solamente a portarne sei.

Quanto sia utile a quella isola la intensificazione del movimento dei vagoni per il trasporto delle merci e particolarmente dei prodotti agricoli destinati al nord d'Europa ed in determinati periodi anche al nord dell'Italia nostra, è di facile intuito.

Interessa facilitare e proteggere le esportazioni come mezzo precipuo per avere in cambio quello di cui abbiamo bisogno per le nostre industrie con tutte le conseguenze relative al rialzo della nostra moneta.

Per questo raccomando vivamente all'onorevole ministro di sollecitare le pratiche per la messa in opera di questi due nuovi battelli, che sono in costruzione nei nostri cantieri, e forse anche pronti a scendere in mare. (*Approvazioni*)

GIARDINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIARDINO. La nostra Commissione di Finanze, come ha rammentato incidentalmente il senatore Borsarelli, ha scovato, nelle pieghe di questo bilancio, 308 milioni che non dovevano esservi impostati; e di questo anch'io rendo, come tutto il Senato, ampio elogio alla Commissione ed al diligentissimo relatore.

Ma poi la stessa Commissione ha proposto un rimedio, che io non credo completamente adeguato ai bisogni di questo momento, nel quale tutto il Paese attende la sua salvezza da una finanza rigida e da una amministrazione diligente e scrupolosa.

In sostanza si tratta di questo: in questo bilancio, formato dalla ragioneria di un Ministero, passato attraverso il vaglio della ragioneria del Tesoro, si trova, per dimenticanza o per errore, come ha detto l'onorevole Borsarelli, impostata una somma di 308 milioni che non vi deve essere.

Ora a me pare che non si tratti tanto e soltanto di riassetare le cifre e di togliere ciò che deve essere tolto (cosa che ha fatto, coll'espediente dell'ordine del giorno, la Commissione di finanze) quanto di dir ben chiaro e ben forte, a tutto quel mondo, che da sette anni si è disavvezzato dalla cura scrupolosa delle cifre che interessano il bilancio dello Stato, e che ora deve ritornare sulla retta via, che i milioni dello Stato non si trattano in questa

maniera ; e di assicurare in pari tempo il paese che le assemblee legislative sono al loro posto per controllare e per garantire che i denari dei contribuenti saranno tutelati colla massima rigidità.

Se questo è uno scopo che merita di essere raggiunto, mentre si sta per rientrare nel funzionamento normale dei bilanci, e se da una mossa del Senato deve derivare un utile ammonimento per la burocrazia nostra e per la nostra amministrazione, ed un senso di fiducia e di sicurezza per il paese, allora trovo perfettamente inutile, anzi dannoso, di calzare la pantofola, che calza la Commissione di finanze, per smorzare i nostri passi.

Io non voglio fare proposte concrete, perchè, se il Senato vuole, ha perfettamente il mezzo, in occasione del suo voto sull'ordine del giorno della Commissione, di riservarsi la facoltà di agire direttamente, a mezzo di emendamenti, sui capitoli 101-102. Perciò mi accontento di dichiarare che per conto mio voterò contro l'ordine del giorno della Commissione e mi associerò a qualsiasi proposta che tenda a portare emendamenti formali ed espliciti ai capitoli 101 e 102.

BIANCHI RICCARDO. Domando di parlare.
PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BIANCHI RICCARDO. Ho chiesto la parola per dare un chiarimento: ciò che io ho detto l'altro giorno ha subito una trasformazione nell'essere oggi riportato dal senatore Mengarini; di questo è inutile io mi occupi perchè i resoconti potranno illuminare chiunque creda di consultarli. Invece dirò una parola sopra la questione che forma la base del mio ragionamento e che il senatore Mengarini ritiene non sia poggiata sopra dati esatti: io ho parlato di una spesa in media di 550,000 lire per chilometro di linea elettrificata, desumendo questa cifra da due documenti ufficiali; la relazione dell'on. Ciappi all'altro ramo del Parlamento e la relazione presentata al Senato dal ministro Micheli, che ci fu distribuita alla fine di aprile.

Io non ho altri elementi sicuri ai quali attingere le mie informazioni. Se l'affermazione dell'onorevole Mengarini che la spesa media da incontrarsi d'ora innanzi sarebbe di 400,000 lire al chilometro di linea, anzichè di 550,000, è ufficiale, osservo che questa avrebbe dovuto pervenire a noi direttamente dall'Amministrazione ferroviaria. Non ritengo che l'Ammini-

strazione ferroviaria abbia la possibilità, o creda di poter giungere a questo risultato ancora elevato, benchè più basso di quello, non desunto da consuntivi, che venne preventivato recentemente, inquantochè, se avesse potuto ora fare previsioni più favorevoli di quelle riportate nella relazione, certamente si sarebbe data cura di annunciare tale risultato alla Commissione di vigilanza che ha presentato alla direzione molti quesiti sugli oneri finanziari derivanti dall'elettrificazione, e non ha avuto risposta. Io ho richiamato l'attenzione del Senato sulla questione finanziaria e cioè sul complessivo fabbisogno di capitali dell'azienda ferroviaria, come era mio dovere, non discutendo del pro e del contro dell'elettrificazione, di quello che si è fatto, di quello che si vuol fare e di quello che si sta facendo, perchè di tutto questo si dovrà parlare il giorno in cui, come il Presidente della Commissione di finanze intende fare, verranno innanzi al Senato i decreti da trasformare in legge che riguardano assegnazione di fondi per l'elettrificazione.

Ho voluto fermarmi sulla questione finanziaria di base ed ho richiamato l'attenzione del Senato sul fatto che noi siamo innanzi ad un programma di elettrificazione già in parte in via di attuazione, che impegna il tesoro per cinque miliardi di spesa, mettiamo pure in dieci anni; e dovevo anche ricordare al Senato esservi altre spese ingenti di cui non si parla e delle quali le linee ferroviarie hanno bisogno. La elettrificazione è un mezzo di trazione che può sostituire convenientemente quello a vapore in molti casi; ma se le stazioni sono insufficienti, se mancano i doppi binari, se mancano le carrozze ed i carri, varrà poco avere elettrificato le linee per servirsi di locomotori elettrici anzichè di locomotive a vapore: il traffico non potrà nè esser servito nè avere incremento.

Era mio dovere richiamare l'attenzione del Parlamento su questo fabbisogno di altri sette miliardi per lavori di varia specie che occorreranno alle linee ed ho domandato: può il tesoro in dieci o dodici anni procurarsi questi dodici miliardi? Questo è il quesito da me posto; e con ciò non ho detto una parola per criticare quello che si vuol fare per la elettrificazione: ho detto che se non c'è denaro sufficiente per provvedere a tutto, biso-

gnerà lasciare qualche cosa indietro; e che a mio avviso è molto meglio rallentare, non ho detto sospendere i lavori di elettrificazione, limitandoli ad esempio a 200 chilometri all'anno invece di 500, piuttosto che lasciare tutta la rete dello Stato in condizioni da non poter soddisfare ai bisogni del traffico che è poi quello che dà alimento all'entrata dalle quali si devono trarre i mezzi per sopportare tutte le spese dell'esercizio.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, la discussione generale è chiusa, riservata, s'intende, la parola all'onorevole relatore e all'onorevole ministro.

FERRARIS, *presidente della Commissione di finanze*. Domando di parlare per una dichiarazione.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS CARLO, *presidente della Commissione di finanze*. La questione della elettrificazione delle ferrovie dello Stato, che è stata sollevata con tanta competenza dal collega Riccardo Bianchi, ed a cui hanno accennato parecchi altri colleghi, non è punto trattata nella, del resto, ampia e diligentissima relazione del nostro Mariotti: e debbo giustificare questo silenzio con gravi ragioni che mi permetto di esporre in pochi minuti.

La Commissione di finanze fin dal novembre passato si è proposta di promuovere una discussione ampia sulla elettrificazione delle ferrovie dello Stato, e perciò si è rivolta al Ministro dei lavori pubblici del tempo, onorevole Micheli, pregandolo di fornire alla Commissione tutti i materiali necessari. Il Ministro Micheli accettò e nel 6 febbraio scorso ha comunicato alla presidenza una relazione molto voluminosa, che richiese assai tempo per la stampa e poté essere distribuita soltanto alla fine di marzo. Questa relazione è veramente preziosa per la copia dei documenti relativi alla storia della elettrificazione ferroviaria in Italia ed al suo stato attuale; però ho dovuto osservare che era alquanto deficiente nella elaborazione dei dati, che vi mancavano alcune notizie essenziali, e che per l'avvenire rispecchiava forse più il programma ideato dal funzionario (del resto valorosissimo) che dirigeva il servizio della elettrificazione, che non il programma che dalla Direzione Generale delle ferrovie di Stato si intendeva di attuare.

Date queste lacune, mi accingevo a domandare novelli chiarimenti, quando sono stato preceduto nientemeno che dalla autorevolissima Commissione di vigilanza sulle Ferrovie dello Stato presieduta dal collega Riccardo Bianchi.

Rilevata l'importanza del problema della elettrificazione delle ferrovie, la Commissione di vigilanza ha creduto doveroso occuparsene e formarne l'oggetto di sua particolare attenzione, rivolgendo intanto alcuni quesiti all'Amministrazione in ordine al programma di elettrificazione, al costo previsto delle installazioni in corso e di quello da eseguire in seguito per linee di distribuzione e di trasporto, cabine di trasformazione e distribuzione, centrali di produzione di energia; alla quantità, qualità e costo dei locomotori; alla procedura seguita per la scelta delle linee da elettrificare e per la scelta dei sistemi da impiegare; ai materiali impiegati negli impianti; alle fonti di energia delle quali ora si serve l'Amministrazione; alle riserve di forze idriche da questa possedute. La Commissione di vigilanza ha chiesto anche elementi e dati per istituire confronti economici colla trazione a vapore, nonché fra i sistemi vari di trazione elettrica presi in esame, che servirono di base alle deliberazioni finora prese per la elettrificazione di alcune linee e per la scelta dei sistemi.

Io mi sono rivolto all'egregio Presidente della Commissione di vigilanza pregandolo di comunicarmi i dati avuti dalla Direzione generale delle ferrovie: ma avete testè sentito dalla parola del senatore Riccardo Bianchi che quei dati non sono ad essa Commissione finora pervenuti.

Il collega onorevole Mengarini poi ha ricordato oggi una relazione presentata al Congresso internazionale degli ingegneri ferroviari. Or bene, già da parecchio tempo mi sono rivolto, non ufficialmente ma soltanto ufficiosamente, alla Direzione generale delle ferrovie per avere le relazioni presentate a quel congresso e il testo delle deliberazioni del medesimo relative all'elettrificazione.

Quando avrò, colla relazione Micheli già stampata, i dati che la Direzione generale delle ferrovie fornirà alla Commissione di vigilanza e i documenti preaccennati del Congresso degli ingegneri ferroviari, noi avremo raccolto tutto il materiale necessario per poter discutere quello

che la predetta Commissione di vigilanza chiama un problema « che merita di essere esaminato e risolto con la maggiore ponderazione ». Sarà allora mia cura di convocare la Commissione di finanze perchè si occupi dell'argomento e incarichi qualcuno dei suoi membri di riferirne al Senato in occasione del disegno di legge sulla conversione in legge di un decreto legge relativo all'acquisto di locomotori elettrici.

Si potrà allora fare un'amplissima discussione su tutti i lati tecnici, economici e finanziari del problema.

Ecco la spiegazione che io dovevo al Senato per giustificare il silenzio della Commissione di finanze, indicando i motivi pei quali nella sua relazione sul bilancio del Ministero dei lavori pubblici non si è occupata della elettrificazione delle ferrovie dello Stato. (*Approva-*
zioni).

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

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. (*Segni di attenzione*). Onorevoli senatori. Io credo che noi dovremmo essere veramente compiaciuti dell'elevatezza di questa discussione. Uno dei meriti, permettetemi che lo dica, uno dei meriti del Gabinetto di cui ho l'onore di far parte, è quello di avere con l'intensificazione dei lavori parlamentari messo innanzi al paese i gravi problemi della vita pubblica attuale e di avere provocato così ampie discussioni, come quella che ha avuto luogo nei giorni scorsi.

Vi sono stati dei discorsi che onorano veramente la tribuna parlamentare, e noi li ricorderemo lungamente, e dalle parole di vari senatori abbiamo ragione di trarre grande insegnamento.

Consenta il Senato che io non segua cronologicamente nelle mie risposte i vari senatori che hanno parlato, ma raggruppi le varie questioni di cui essi si sono occupati, distinguendo quelle che riguardano il bilancio dei lavori pubblici ed i lavori pubblici del paese, da quelle che riguardano l'azienda delle ferrovie.

Però io non posso in questo primo momento non rispondere subito alle parole dei senatori Borsarelli e Giardino, i quali, a parer mio, hanno dato un'importanza al di là del giusto all'osservazione fatta dalla Commissione di finanze, a proposito dei 308 milioni. Specialmente l'onorevole senatore Giardino ha fatto censure

aspre, e a parer mio non meritate. In fondo di che si tratta? Il bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1922-23 venne presentato, come per legge, in novembre. Orbene nel novembre 1921 la cifra della spesa per sussidi all'industria privata dei trasporti fu esattamente iscritta nel bilancio suddetto, perchè questa spesa non era in modo alcuno diminuita. Gli uffici del Ministero dei lavori pubblici e quelli della Ragioneria generale dello Stato non dovevano e non potevano iscrivere altra cifra se non quella che fu realmente iscritta nel bilancio di previsione 1922-23, perchè essa corrispondeva effettivamente alla somma che si spendeva per i contributi all'industria privata dei trasporti. Successivamente, nel-gennaio 1922, fu sottoposto alla firma di S. M. il Re il decreto-legge con cui la spesa per sovvenzioni all'industria privata dei trasporti era ridotta a 135 milioni per il 1922 e a 125 milioni per il 1923. Il decreto di riduzione è dunque posteriore alla presentazione del bilancio di previsione. Infatti la presentazione di questo bilancio avvenne, come ho detto, nel novembre 1921, mentre il decreto sui trasporti è del 29 gennaio 1922, n. 40, pubblicato soltanto nel febbraio successivo.

Questo decreto-legge provocò delle osservazioni, specialmente perchè parvero esigue le sovvenzioni date all'industria dei trasporti, e queste osservazioni vennero fatte specialmente in Senato, che ricorderà certamente l'interpellanza dell'onor. Vicini e di altri. Io ebbi l'onore di rispondere a questa interpellanza. L'onor. Vicini riteneva insufficiente la cifra dei sussidi che si davano alle aziende di trasporto, specialmente alle urbane, e io dissi che ne avremmo parlato quando avremmo discusso la convalida di questo decreto-legge, e assunsi impegno innanzi al Senato di presentare subito questo decreto-legge per la convalida. Ubbidii, il decreto-legge venne innanzi al Senato, fu discusso lungamente, approvato, ma modificato col caro-viveri, ed è ora innanzi alla Camera, e non è ancora legge. Sicchè quando fu discusso il bilancio di previsione innanzi alla Camera, questa non si era ancora impossessata della diminuzione di spese, e della riduzione dei sussidi che, ripeto, poteva non essere definitiva, perchè nel Senato si era manifestata la tendenza ad aumentare le cifre. Del resto nel decreto-legge fu perciò inclusa

la facoltà nel ministro del tesoro di fare con decreto la variazione, appena questo decreto-legge fosse trasformato in legge.

Portato il bilancio innanzi al Senato, la Commissione di finanze, con quella diligenza che la distingue, con quell'acume di cui ha dato molteplici prove, notò che la riduzione non era stata fatta, mentre se il decreto-legge non ancora era convertito in legge, era sempre in vigore: la Commissione chiese al ministro del tesoro e a me l'impegno che sarebbe stato emesso il decreto con la nota di variazione.

Appena approvata dal Senato la conversione in legge di quel decreto-legge, l'ho presentato alla Camera, l'ho fatto dichiarare di urgenza, esso è ora all'ordine del giorno della Camera, e mi auguro che martedì o mercoledì sarà legge dello Stato. Appena esso sarà votato o in ogni caso prima del 30 giugno, faremo la nota di variazione. Ma non è già, onorevole Borsarelli, onorevole Giardino, che gli uffici siano venuti meno al compito loro, o che si tratti di 308 milioni che siano salvati alla Finanza italiana. No; è il decreto legge del 29 gennaio 1922, n. 40 che ha ridotto una spesa e ha salvato dei milioni alla Finanza italiana. Vale a dire, è stata appunto l'iniziativa di ridurre i sussidi alle industrie private, di abbandonare assolutamente le reti urbane, quella che, salvando i 308 milioni, ha ridotto la spesa per l'anno 1922, ripeto, a 135,000,000 e la spesa per il 1923 a 125 milioni.

Tolto questo equivoco, io comincio a rispondere ai vari oratori e alle varie questioni che sono state fatte. La prima è quella dell'onorevole Gallini, il quale, con vivacità insolita di linguaggio, accusa tutto quanto il nostro regime in materia di acque. Gli hanno risposto con tale abbondanza di argomenti l'onorevole Corbino, l'onorevole Mengarini e l'onorevole Berio, che io poco devo aggiungere alle ampie ed esaurienti risposte che sono state date. Noi non dobbiamo dimenticare che qui siamo in presenza di un decreto-legge che è la conseguenza dell'ampia, dotta, elevatissima discussione che fu fatta in Senato. Credo francamente che raramente in un'assemblea politica sia stata fatta una così ampia discussione giuridica e tecnica. Tutte le nostre riviste giuridiche, tutti i nostri ambienti giuridici, si sono occupati a quella elevatissima discussione, che fu fatta in quest'aula

nell'estate del 1919 e che si chiuse nella seduta dell'11 agosto 1919 con il progetto di legge che venne approvato dal Senato, ossia approvato, (senza che ciò io dica per il riguardo che devo alla assemblea nella quale ho l'onore di parlare) approvato da una assemblea in cui è quanto vi può essere di meglio in Italia per senso giuridico.

Si può discordare da quanto il Senato ha detto, ma censurarlo con la forma aspra che l'onorevole Gallina ha usato, mi pare un po' troppo.

Questo progetto di legge, deliberato dal Senato, fu portato alla Camera, e siccome poco dopo avvenne la chiusura della legislatura, e siccome il Senato aveva dato con ampiezza di criteri e con vero ardimento riformatore, disciplina alle acque pubbliche, così il governo di allora pensò di fare un decreto legge, copiando integralmente il testo del progetto di legge approvato dal Senato. Il decreto-legge attuale in vigore non è che il progetto così come il Senato l'aveva votato. Ripeto: si possono fare delle censure, tutti i criteri giuridici seguiti dal Senato si possono non accettare, ma merita quel decreto tutte le censure che l'onorevole Gallini, sia nel suo ordine del giorno, sia nel discorso che testè ha fatto? Evidentemente no!

L'onorevole Gallini ha ragione in una cosa: siamo sempre in regime eccezionale, occorre trasformare questo decreto-legge in legge, è il dovere del potere esecutivo di presentare alle assemblee il progetto di legge per la conversione del decreto-legge. Questo fu fatto nella legislatura passata, e fin da allora fu presentata alla Camera la proposta di convalida del decreto-legge: lo stesso è stato fatto nella legislatura attuale. La Camera ha già nominato relatore l'onorevole Ciappi, ed io insisterò perchè presto venga alla discussione della Camera la convalida del decreto-legge, farò in questo senso delle premure; ma altro non posso fare, per il rispetto che debbo al criterio di ampia libertà con cui le assemblee ordinano i loro lavori. Farò il possibile perchè la discussione si faccia presto, per contentare la giusta domanda dell'onorevole Gallini. Spero che queste dichiarazioni lo soddisferanno e che egli non insisterà nel suo ordine del giorno, perchè la motivazione di esso, a parer mio, rivela già una censura del merito di quei decreti-legge,

del merito di quel regime che pure esce da una delle più belle, notevoli discussioni che una assemblea abbia mai fatta, e che torna ad onore del Senato, perchè, ripeto, tutte le competenze giuridiche intervennero con una ampiezza di discussione (durò undici sedute), con una larghezza di criteri che fece veramente onore all'assemblea.

Del resto, onorevole Gallini, la prova che quel regime ha fatto non è, a parer mio, così censurabile come ella crede. Dalla relazione che accompagna la domanda di convalida in legge del decreto-legge presentata alla Camera, risulta che nei primi quattro anni del nuovo regime, dal 1917 al 1920, furono date 414 concessioni per forza motrice, del valore di 831,691 cavalli, furono date per irrigamento 80 concessioni per 17,237 ettari, furono date per uso potabile 13 concessioni per 13,745 moduli e per uso vario 47 concessioni per 167,245 moduli. È una serie di lavoro, di concessioni, di attività nell'uso di acque pubbliche, che supera di gran lunga tutto quello che fu fatto negli anni che passarono dalla legge del 1884 fino ad ora. In quattro anni si è lavorato molto più attivamente, con risultati di gran lunga maggiori, di quelli che si erano ottenuti con il regime antico dal 1884. Nel solo anno 1921 sono state date 145 concessioni per 391,742 cavalli. Come vede il senatore Gallini, attiva è stata l'opera dell'ufficio, efficace è stata l'applicazione della legge!

L'onorevole Gallini notava che vi sono domande di riconoscimento che giacciono negli uffici del Genio civile e che non sono state esaminate. E traeva da questo fatto censura per il modo come la legge è eseguita e per il regime stesso; l'onor. Gallini dovrebbe sapere e probabilmente sa, che, appena pubblicato questo nuovo regime delle acque, vennero in quantità le domande di concessione e di riconoscimento, si risvegliarono tutti quelli che avevano, o credevano di avere, o speravano che si riconoscessero in essi titoli per diritti di acque. Vi fu una specie di arrembaggio, una ressa per cercare di far riconoscere questi diritti di acque. E si comprende che allora vi fu un ritardo nell'esame di tutte le domande di riconoscimento di diritti di acque. Ma ora si è deciso di raccogliere tutte le domande le quali riguardano un determinato fiume, un determi-

nato corso di acque, e di fare per tutte queste domande un'indagine unica e complessiva; tutte queste domande si riuniscono (ecco la ragione degli ultimi ritardi) per unicità di criterio, sicchè il riconoscimento dei diritti su di un solo corso di acqua venga fatto in contraddittorio di tutti gli interessati.

Si fissò un termine per queste domande; questo termine per le provincie del Regno che hanno l'elenco delle acque pubbliche (e sono quasi tutte, meno quattro o cinque) scade al 30 dicembre 1923; per le altre provincie scadrà un anno dopo che sarà pubblicato l'elenco delle acque pubbliche.

I diritti privati sono stati rispettati, la legge ha fatto ottima prova, si è potuto constatare che vi è una grande attività per queste domande di concessione di acque pubbliche, si vede che da questo lato vi è un maggior rigoglio di vita industriale, ed io credo che veramente la legge nuova, per la prova fatta, non meriti le censure dell'on. Gallini. Del resto è prematuro il discuterne: quando saremo in sede di conversione dei decreti legge, quando dovremo esaminare completamente le disposizioni che sono in questi decreti-legge, allora, on. Gallini, ella potrà discutere con me o con chi sarà al mio posto, questo decreto legge. Ed io sono sicuro che il Senato, ricordando la notevole discussione che già fece nel 1919, convaliderà in gran parte le disposizioni che sono state prese allora intorno al regime delle acque.

Ma l'on. Corbino soggiunge che se la legge ha fatto buona prova, essa oramai è insufficiente: adesso i tempi sono cambiati; quel che pareva ardito pochi anni fa è insufficiente nel momento attuale. Occorre che lo Stato sovvenga le industrie. Dovete sostituire, dice l'on. Corbino, il sistema delle anticipazioni dello Stato al sistema dei contributi, poichè vi sono industrie le quali non possono vivere fondandosi unicamente sul contributo. Se non volete far questo, dovete ricorrere all'estero.

In dirò all'on. Corbino che il problema esula dalla mia competenza: come l'on. Corbino comprende, il problema riguarda principalmente l'onorevole Ministro del tesoro e perciò io non posso rispondere alla sua domanda. Se potessi rispondere da solo, gli farei notare tutti i pericoli di queste anticipazioni, gli farei notare come dovremo andare adagio per la via

nella quale ci siamo messi: oramai tutte le industrie chiedono allo Stato. (*Approvazioni*) Se potessi rispondere io solo, direi che tutta una parte della mia rude giornata di lavoro consiste nel resistere a tutte le domande che mi vengono da ogni parte d'Italia per anticipazioni!

Occorre che l'industria chieda a se stessa, alle sue forze, alla sua attività i mezzi per poter prosperare! (*Bene*).

Ma nemmeno questo io posso dire, inquantochè al mio fianco dovrebbe essere l'onorevole Ministro del tesoro; consenta dunque l'on. Corbino che questa discussione si faccia in altro momento, giacchè vi sono vari progetti di legge che riguardano simile argomento. Così all'on. Mengarini dirò che riconosco la necessità di una legge che disciplini la trasmissione elettrica a distanza. Abbia pazienza l'on. Mengarini, siamo da poco tempo al governo. Se vi resteremo, prometto che la legge sarà presentata.

Passo a rispondere all'onorevole Nuvoloni, il quale ha trattato una questione di ordine generale e alcune questioni di carattere speciale.

La questione di ordine generale, che ha fatto l'on. Nuvoloni è questa: perchè, egli ha detto, non si assegnano più denari ai lavori pubblici? Non vi accorgete che spendendo denari per le opere pubbliche diminuite la disoccupazione? Lo Stato, che sovviene con molti denari la disoccupazione, perchè non converte questi denari in lavori pubblici?

L'onorevole Nuvoloni parla evidentemente a chi avrebbe il desiderio di avere il maggior numero possibile di mezzi per i lavori pubblici. Ma io credo che nelle condizioni attuali il Governo presente non meriti le censure dell'onorevole Nuvoloni. Forse, se una censura si può fare, si può farla nel senso che abbiamo chiesto al Tesoro molto di più di quello che poteva dare.

Io debbo dire lealmente, per quanto senta il cruccio di non poter fare i lavori che mi sono chiesti da ogni parte, per quanto veda anch'io il pericolo di aumentare la disoccupazione, debbo dire lealmente che non possiamo rimproverare il Tesoro, quando pensiamo che sono innanzi alla Camera progetti di spesa per 100 milioni per costruzioni ferroviarie, 150 milioni per l'acquedotto pugliese, 54 milioni per

richieste di varie opere pubbliche, 50 milioni per le strade (col progetto presentato adesso), 25 milioni pel porto di Venezia, 10 milioni pel progetto del porto di Genova, 1750 milioni per le ferrovie, in conformità della tesi così autorevolmente sostenuta dal sen. Bianchi.

Io dico che quando il Tesoro, dal momento in cui ho l'onore di sedere a questo posto, ha fatto questi sacrifici, per quanto sia grande la volontà di chiedere il più che sia possibile i mezzi per i lavori pubblici, lealmente, viste le condizioni del bilancio, non me ne sento il coraggio, preferisco avere la dura sorte di dire no alle varie richieste che mi vengono da ogni parte, piuttosto che bussare ancora a questo smunto Tesoro italiano. (*Approvazioni*).

L'onorevole Nuvoloni poi mi chiedeva (non so se egli sia presente), notizie su alcuni lavori, e me le chiedeva con tono inquisitorio; voleva pronta risposta. Eccomi a rispondergli. Queste domande erano così concepite: cosa avete fatto o farete per la mareggiata di Santo Stefano a Mare? Cosa farete per il trasporto a monte della linea ferroviaria fra San Remo e Taggia? Cosa farete per l'elettrificazione della Savona-Ventimiglia?

Per i danni della mareggiata a Santo Stefano a Mare, vi fu un progetto che importava la spesa di 337,000 lire; progetto presentato da quel comune ma che il Consiglio superiore dei lavori pubblici non approvò. Il Genio civile fece un suo progetto, ma anche questo il Consiglio superiore dei lavori pubblici non approvò. Chiedo scusa se mi fermo su questi dettagli, prometto che sarò rapido nel rispondere, ma sebbene siano cose di importanza locale, ho il dovere di rispondere. Il Consiglio superiore dette le direttive per un nuovo progetto, il quale sarà esaminato nuovamente dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, e probabilmente, siccome questo progetto potrebbe essere grandioso, non lo potremo eseguire: nè stralceremo però una parte con cui si potrà garantire il comune da ulteriori mareggiate, ma al di là di questo stralcio non possiamo andare. Posso però prendere impegno col senatore Nuvoloni e col Senato, che garantiremo il comune di Santo Stefano a Mare da ogni pericolo. Ripeto che al di là di così non possiamo fare altro.

Per quel che riguarda il trasporto a monte della ferrovia tra San Remo e Taggia, fu stu-

diato un progetto di massima, secondo le indicazioni del comune, per cui San Remo avrebbe avuto due stazioni, una a ponente e una a levante, tutte e due con servizi completi, viaggiatori e merci a grande e piccola velocità, tutte e due certamente desiderabili per una città ricca di avvenire, luogo di delizia, dove arrivano moltissimi forestieri. Ma la spesa, me lo perdoni l'onorevole Nuvoloni, è superiore ai mezzi di cui disponiamo, ed è questa la dolorosa risposta che devo dare spesso a questa e ad altre simili domande. Dirò però all'onorevole Nuvoloni che terremo una riunione fra i delegati delle ferrovie e i delegati del comune, ed occorrendo avrò l'onore di presiedere questa riunione, ma prometto che il progetto dovrà essere ridotto ai minimi termini possibili perchè dobbiamo attenerci al minimo della spesa. (*Approvazione*).

Ho anche il dolore di dover dire all'onorevole Nuvoloni, che per ora, l'elettrificazione della Savona-Ventimiglia non si farà. Non si farà per molte ragioni. Esporrò di qui a poco il programma del Ministero in rapporto alla elettrificazione, e prevengo l'esposizione col dire che fin dal momento in cui ebbi l'onore di assumere questo posto, come dirò, mi sono accostato al programma del senatore Bianchi; ossia rallentare l'elettrificazione. Ne dirò le ragioni ed il Senato giudicherà.

Per quel che riguarda l'elettrificazione della Savona-Ventimiglia, questa linea era nel programma precedente. A prima vista pareva che si dovesse eseguire, ma le difficoltà sono molte. Si tratta di elettrificazione a sistema trifase, parlerò in seguito di questo sistema, il quale, per condizioni essenziali, richiede l'allontanamento delle linee telegrafiche e telefoniche dalle linee elettriche ferroviarie. Quindi con questo sistema trifase oltre, agli aumenti di spesa, bisogna spendere da 30 a 40,000 lire a chilometro per questo allontanamento. Ora, indipendentemente dalla grave spesa, sulla Savona-Ventimiglia non v'è lo spazio per questo allontanamento, nè si può fare l'elettrificazione ad altro sistema, perchè tutte le ferrovie dell'alta Italia sono a sistema trifase, e non si può per questo solo tronco cambiare sistema. Occorre quindi una spesa seria per le difficoltà del suolo, per le difficoltà del sistema, spesa grave che certamente un giorno si farà, ma

che le condizioni delle nostre finanze e specialmente le condizioni del bilancio delle Ferrovie dello Stato non consentono fare adesso.

È bene che diciamo la verità al paese senza infingimenti, senza far promesse che non si possono mantenere. Debbo dire perciò al senatore Nuvoloni che per ora della elettrificazione della linea Savona-Ventimiglia non si può parlare; è questione che deve essere rinviata.

L'onorevole Chimienti richiama l'attenzione del Senato e del Governo sulla legislazione portuale. Egli dice: non trascurate quei piccoli rifugi, quei piccoli porti per ricevere delle navi a vela, che sono antica gloria italiana. Ricordatevi della vela e specialmente non trascurate i piccoli porti dell'Adriatico.

Ora veramente la nostra legislazione favorisce i piccoli porti. Noi adesso abbiamo anche la possibilità di far dichiarare alcuni porti come porti di rifugio. Il senatore Chimienti sa meglio di me che quando il Comune interessato chiede che un determinato ricovero sia dichiarato porto di rifugio, la Commissione, appositamente istituita, esamina la domanda; e se vede che in quel determinato posto vi è quel numero di navi, sia pure a vela, vi è un movimento commerciale che lo consente, fa dichiarare porto di rifugio il luogo stesso, e allora lo Stato ne assume la spesa.

Per esempio, il mese passato, un mio decreto ha dichiarato porto di rifugio il porto « Le tonare » in Calabria, vicino a Palmi. La Commissione mi aveva detto che aveva i requisiti richiesti per essere dichiarato porto di rifugio, ed io l'ho dichiarato tale. Il senatore Chimienti sa inoltre che per i porti di 4ª categoria lo Stato assume la spesa del 40 per cento; quindi come si vede, i piccoli porti non sono trascurati; essi rappresentano il mezzo di agevolare il piccolo cabotaggio; essi sono giovevoli allo svolgimento della vita economica del paese, e mantengono quell'industria peschereccia, la quale non deve essere trascurata.

E il senatore Chimienti sa che nella provincia di Lecce stiamo trasformando la palude Pali, che si bonifica, in un piccolo rifugio, non potendo fare l'opera di bonifica in quel posto. Io assicuro che tutto ciò che riguarda i piccoli porti non sarà trascurato da chi ha l'onore di trovarsi al ministero dei LL. PP.

Il senatore Chimenti ha poi richiamato l'attenzione del governo anche sui porti di Gallipoli e di Brindisi. Per il primo i lavori sono stati appaltati mediante contratto del 13 gennaio di quest'anno, e si sono già iniziati i lavori della gettata per lire 2.275,000 lire; sono in corso i lavori per la riparazione della cinta perimetrale per lire 507,707.

Altro per ora non possiamo fare per Gallipoli.

Per Brindisi abbiamo trovato dei lavori già iniziati dalla marina militare durante la guerra. Il senatore Chimenti sa che il ministro della marina ed io abbiamo nominato una Commissione, presieduta dall'illustre senatore Thaon di Revel, per vedere quali di queste opere debbano essere conservate ed a carico di chi lo debbano essere, e come.

Noi rispetteremo per queste opere marittime il responso della Commissione, la quale rappresenta quello che vi è di meglio per serenità di giudizio e per competenza. Per ora per Brindisi sono in corso i lavori di sistemazione della banchina ed i lavori di trasporto della carbonifera. Raggio 2 milioni e 655 lire. Altro per ora non si può fare. Ed io credo che sia desiderio dell'onorevole Chimenti e delle popolazioni, ed evidentemente anche il mio, la prosecuzione delle opere del bacino di carenaggio. Forse un giorno sarà necessario farlo; ma quando, senatore Chimenti, ella pensi che per questo bacino la spesa occorrente è preventivata in 70 milioni, capisce che in questo momento, in cui i fondi non vi sono in bilancio, io dovrò dire dolorosamente anche a lei che per questo periodo non posso prendere impegni e che il bacino di carenaggio di Brindisi per ora non si può fare.

CHIMIENTI. Io non ne ho parlato.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Per questo ne ho parlato io.

Il senatore Chimenti però richiama l'attenzione su un grave problema: i porti dell'Adriatico si vanno interrando. Il fenomeno è noto, le coste italiane dell'Adriatico diventano sempre più dolci, l'arena rende quelle coste ricche di dolci stazioni balneari, di spiagge meravigliose, ma vi sono porti pieni di arena e abbiamo bisogno ogni anno di fare molte spese per draghe e per lavori di escavazione.

Stia sicuro che darò un grande impulso a questi lavori, di cui comprendo la necessità: sono state comperate adesso altre draghe in Olanda, ove è morto un valorosissimo ingegnere che avevamo mandato a comprarle, il Valentini. Una draga è a Barletta e lavora ottimamente, a Brindisi è stata mandata la draga « Paolo Cornaglia », di proprietà dell'Amministrazione dei lavori pubblici. Tutti quei porti richiedono lavori di escavazione, è dover nostro farli, si perderebbero molti quattrini, si danneggerebbe l'agibilità di questi porti ove i lavori non si facessero con rapidità. Posso assicurare perciò l'onorevole Chimenti che da questo lato metterò la massima attività, perchè credo che sia questo uno dei principali compiti dell'Amministrazione dei lavori pubblici. (*Bene*).

E giacchè sono a parlare dei porti, mi fermo a quello di Genova, del quale hanno parlato l'onor. Reggio ieri e oggi l'onor. Berio. Come ho già annunziato nell'esposizione delle somme che ho chiesto al Tesoro, per il porto di Genova io ho avuto dal Tesoro altri dieci milioni, che erano assolutamente indispensabili per il funzionamento del porto. Il Consiglio dei ministri ha approvata la somma; avrò l'onore di presentare alla Camera il progetto di legge per lo stanziamento di questi dieci milioni. Da questo lato il desiderio dell'on. Reggio e il desiderio dell'on. Berio sono soddisfatti. Ma essi mi richiamano alle necessità future. Ora, come l'onorevole Berio sa meglio di qualunque altro, egli che ne è l'anima, vi è una Commissione che esamina il funzionamento del porto di Genova; questa Commissione della quale, ripeto, è parte autorevole ed intelligente l'onorevole Berio, ha promesso di presentare presto la sua relazione; vedremo che dirà. Ci uniformeremo nei limiti della potenzialità del bilancio a ciò che la Commissione consiglia, perchè si comprende che il problema di Genova è problema nazionale.

Però l'on. Reggio vuole da me che assuma l'impegno di dargli la relazione fatta dal generale Bonino sul funzionamento del porto di Genova, e su di ciò, — poichè varie richieste ho avuto per pubblicare questa relazione, — è bene intenderci chiaramente: questa inchiesta sul porto di Genova fu ordinata dal ministro Alessio, ministro dell'industria, nel tempo in cui da quel Ministero dipendeva la marina

mercantile, fu dunque disposta da altra amministrazione, per fatti estranei assolutamente al Ministero dei lavori pubblici.

Il Ministero dei lavori pubblici per il porto di Genova deve occuparsi della costruzione, delle banchine, dei fari, della parte costruttrice, insomma; ma il funzionamento del porto sfugge alla mia competenza, perchè è di competenza del ministro da cui dipende la marina mercantile, ossia del ministro dell'industria quando l'inchiesta fu ordinata, e adesso del ministro della marina, da cui dipende la marina mercantile.

Però io l'ho avuta questa relazione, onorevole Reggio, e ho visto che l'inquirente fa varie osservazioni che riflettono il Ministero a cui ho l'onore di presiedere, sicchè il Ministero dei lavori pubblici ha comunicato all'ente portuale di Genova, al Presidente del Consorzio, le osservazioni che erano state fatte e ha ordinato che si facessero quelle modificazioni, nei limiti della sua competenza, che erano state indicate dal generale Bonino: ho avuto assicurazione che sono state fatte.

Si è creduto di fare qualche cosa di più: come ho detto vi è una Commissione che esamina il riordinamento del porto. Ebbene, abbiamo data la copia della relazione Bonino a tutti i membri di questa Commissione, in modo che possano essere informati delle osservazioni precedentemente fatte, ma il pubblicare la relazione non riguarda il mio Ministero. Se dovessi esprimere il mio avviso, direi che non è il caso di portare in piazza queste questioni tecniche di ordinamento e di funzionamento; se ne occupino le persone competenti e perciò i membri della Commissione hanno la relazione, se qualche senatore, se qualche deputato, vuol conoscerla, il Ministero dei lavori pubblici non ha segreti per i membri del Parlamento, ma io non credo che sia consigliabile, così come credeva l'on. Reggio, che questa relazione venga data in pasto al pubblico: non ci si guadagna niente a queste pubblicazioni. Tutti i competenti, i membri del Consorzio, i membri della Commissione che esamina il riordinamento di questi porti, tutti sono stati informati della relazione Bonino; se qualche senatore o deputato la vuol conoscere è a sua disposizione, ma il pubblicarla non entra nella mia competenza, nè credo sia consigliabile.

E giacchè sono a parlare dei porti, risponderò all'on. Libertini per quello che disse intorno agli enti portuali ed intorno al porto di Messina. In verità io concordo con lui su ciò che egli disse, che è conforme a quello che io dissi alla Camera, che si sta esagerando nella costituzione di questi enti autonomi: più autorevolmente di lui e di me, lo ha detto la Commissione di finanze del Senato, la quale ha osservato che veramente questi enti si stanno moltiplicando all'infinito. Si comprendono degli enti portuali autonomi per Genova, per Napoli, per Venezia; per questi grandi porti che hanno molti mezzi e che devono cumulare tutte quante le loro forze dirigendole ad un unico scopo; ma in verità non si comprende l'esistenza di piccoli enti che fanno vita grama, che disperdono in spese di amministrazione tutte quante le loro risorse, che qualche volta servono quasi per porto di rifugio ad impiegati collocati a riposo, ed in cui veramente non v'è, non vi può essere, quel vigore di vita, quel rigoglio di forze che è necessario. Io prendo impegno innanzi al Senato, come già dissi alla Camera, che fino a quando sarò a questo posto, di questi piccoli enti autonomi (e non solo per quel riguarda i porti ma le bonifiche e le stradali) non ne farò. (*Approvazioni*).

Quando vi è invece la possibilità di grandi imprese, come ad esempio, quella della bonifica Renana che dispone di milioni, come l'Ente portuale di Genova, di Venezia, quando vi è la possibilità di raccogliere molte forze, quando dietro a questi enti autonomi vi è un finanziamento serio e positivo, allora capisco l'esistenza dell'Ente autonomo: se no, no. Da questo lato posso assicurare l'onorevole Libertini che le idee della Commissione di finanze, le sue e le mie, concordano completamente, ed io ad esse mi uniformerò.

E veniamo a Messina. La difficoltà, onorevole Libertini, non è già nel creare enti autonomi — che ripeto non farò — ma è nel distruggere gli enti autonomi già in vita, per cui è più difficile, per rapporti contrattuali esistenti, per interessi creati, per una vita sorta intorno a questi enti autonomi, farli cessare di funzionare. Il porto di Messina, per esempio, si trova in queste condizioni: l'ente portuale di Messina ha il compito di provvedere all'esecuzione

di nuove opere di ampliamento in base ad un progetto dell'agosto 1919. Un decreto legge del novembre 1919 autorizza la spesa di 31 milioni, oltre 9 milioni che sono a carico dell'Ente per l'arredamento del porto. L'Ente ha avuto già un finanziamento di 7 milioni dalla Cassa depositi e prestiti (li facemmo aver noi): con questo finanziamento ha già appaltati i lavori, ha già creato interessi, assunto obblighi; la Cassa depositi e prestiti ha già una contabilità per quest'Ente. Posso di un tratto far cessare tutto ciò? Quali censure si possono fare? Quali irregolarità vi sono? Creda, onorevole Libertini, io ho esaminato attentamente la questione, e per ora non ho trovato materia di irregolarità che mi possa fare interrompere la vita di quest'Ente che è già cominciata e che ha creato una serie d'interessi. Esaminerò con la maggiore vigilanza la questione, sorveglierò l'Amministrazione dell'Ente autonomo di Messina come degli altri, ma non posso prendere in questo momento impegno di modificare uno stato di fatto il quale ha creato a sua volta stati di fatto e di diritto che sarebbe, a parer mio, pericoloso e dannoso in questo momento di spezzare.

Se troverò irregolarità farò il mio dovere, nient'altro che il mio dovere, ma altri impegni per ora non posso prendere.

Inoltre l'onorevole Libertini, e poi l'onorevole Romanin Jacur, hanno richiamato l'attenzione sul problema, che a parer mio è veramente grave ed assillante nei riguardi dell'Amministrazione dei lavori pubblici, dei funzionari del Genio civile. La relazione della Camera, quella del Senato, le parole di tutti i deputati, di tutti i senatori, di tutti i cittadini ci consigliano provvedimenti: è dovere nostro il prenderli. Noi abbiamo visto per esempio, in applicazione della legge sulla burocrazia e in altre simili occasioni che i funzionari del Genio civile hanno largamente approfittato di ogni occasione per andarsene: l'industria privata ce li piglia, ed io sto cercando di arrestare questo impossessamento dei nostri ingegneri da parte dell'industria privata. Ma la realtà è questa: o questi ingegneri del Genio civile hanno valore e se ne vanno, perchè noi li paghiamo troppo male, o non hanno valore ed allora abbiamo degli elementi di scarto. Disgraziatamente in questo cumulo di opere che

gravitano sul Ministero dei lavori pubblici e che non sono quelle soltanto che risultano da un bilancio di un miliardo e trecento milioni, ma riguardano anche altre amministrazioni, i nostri ingegneri del Genio civile devono intervenire in tutte le opere pubbliche del paese, devono avere competenza varia, debbono occuparsi di edifici, di porti, di acque, devono regolare la navigazione interna, come il corso dei fiumi, e così via dicendo. Ora, evidentemente noi non possiamo più oltre pagare questi ingegneri con i miserabili stipendi che loro concediamo. Qualcosa dobbiamo fare, ma bisogna andare adagio. Come si fa proprio in questi momenti, come si fa a proporre grandi aumenti di stipendi? Io spero che il tesoro qualche cosa per tali spese mi darà, perchè sento le voci autorevoli che vengono dalla Camera e dal Senato, che provengono dal paese, sento la voce che viene dalle necessità stesse dell'Amministrazione dei lavori pubblici, e qualche cosa farò.

Spero di poter presentare un ordinamento del genio civile tale che migliori le condizioni di questi nostri benemeriti funzionari e soddisfi almeno in parte i consigli che vengono dal Parlamento.

L'onorevole Libertini a questo proposito mi parla delle condizioni dei palazzi affidati al Ministero dei lavori pubblici e mi consiglia di guardare, di essere vigilante, perchè le spese crescono, e perchè si hanno spettacoli di aumenti che a parer suo sono impressionanti. Quel palazzo di Montecitorio, vedete quanto costa! Doveva costare 6 milioni ed abbiamo superato i 50 e supereremo i 60, nè forse a questa cifra ci arresteremo (*commenti*).

Ma, signori miei, permettetemi che su questo argomento parli con grande franchezza. Abitualmente il Senato ha dato prova, a proposito del palazzo di Montecitorio, di un grande e delicato riserbo, perchè sa che l'altro ramo del Parlamento è interessato a questi lavori. Mai assemblea ha dato prova di così grande riserbo come il Senato in questa questione. Ma poichè l'onorevole Libertini ha portato qui la questione, gli dirò che bisogna che tenga conto delle difficoltà enormi che si sono presentate. Si cominciò col dire di cambiare un'aula, e pareva cosa da niente, e si è finito col cambiare l'intero palazzo, coll'espropriare una quan-

tità di zone circostanti e nel posto più centrale di Roma. Tutto ciò si è compiuto mentre, attraverso anni, l'aula, i numerosi servizi annessi, gli uffici, dovevano tutti funzionare, mentre si seguiva un lavoro di modificazione e di abbattimento, per esigenze imposte dalle necessità stesse della vita dell'assemblea. Vi sono stati corridoi, sale di lettura e di scrittura che si sono trasformate, quattro, cinque volte, e ciò come ho detto, per la necessità stesse del funzionamento dei lavori parlamentari, per lo svolgersi continuo della vita della Camera, perchè si doveva costruire mentre l'assemblea doveva funzionare, e per far funzionare l'assemblea si dovevano fare molti uffici provvisori che poi si son dovuti distruggere, per poi ricostruirne degli altri, i quali a lor volta si sono successivamente trasformati.

Orbene di tutto ciò bisogna tener conto nel giudicare della spesa e noi dobbiamo tenerne conto, tanto più quando consideriamo che questi lavori di trasformazione è vero che da una legge dello Stato sono stati affidati al Genio civile, e quindi vi è la responsabilità del Ministero dei LL. PP. ma è vero pure che vi è una Commissione della Camera, la quale sorveglia, la quale consiglia, la quale esprime il suo avviso, la quale si trasforma secondo le contingenze e le legislature che si succedono. Tenga conto l'onorevole Libertini di tutto ciò e non getti un'accusa sui poveri funzionari del Genio Civile.

LIBERTINI. Domando la parola per fatto personale. (*vivi rumori*)

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*, ...non accusi i nostri funzionari, perchè io posso assicurare che il dirigente di quei lavori è uno dei più valorosi ingegneri, che io conosco personalmente, anzi che conosceva e stimava anche prima di essere a questo posto, l'ingegnere Susinno, modello di integrità e di diligenza. Posso assicurare l'onorevole Libertini che questo valoroso ingegnere mette tutta la buona volontà e la sua rara competenza nella esecuzione dei lavori. Ma purtroppo sono le lacrime delle cose, le spese sono necessarie per questo inevitabile stato di cose, e l'onorevole Libertini che, come me, è stato lungamente a Montecitorio lo comprende e sa più che io non dica.

Io chiedo scusa al Senato se scendo in questi particolari, ma è dover mio rispondere ai

vari senatori, e mi pare che l'ampia discussione che è stata fatta finora meriti che io mi fermi su questi singoli servizi nostri.

L'onor. Libertini ha censurato il modo come funziona l'ufficio delle ferrovie secondarie sicule, e specialmente lo ha censurato per quel che riguarda la ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini. Ora io credo che vi sia un equivoco. La ferrovia Siracusa-Ragusa-Vizzini non fa parte del gruppo degli 800 chilometri dati alle ferrovie secondarie sicule; il gruppo delle ferrovie secondarie sicule che sono quelle degli 800 chilometri deriva dalla legge del 21 luglio 1911. Questa legge diede luogo poi a vari decreti-legge per la esecuzione. Questi 800 chilometri diventarono poi 880 chilometri, perchè un decreto-legge 24 novembre 1921 diede facoltà di aggiungere, per un ulteriore sviluppo della rete, il dieci per cento. E poichè con lo stesso decreto-legge due tronchi furono staccati dalle ferrovie secondarie e fu disposto che fossero costruiti a scartamento ordinario dalle Ferrovie dello Stato, così altrettanti chilometri di ferrovia si aggiungessero alle secondarie sicule. Il fatto è che quando io sono venuto al Ministero dei lavori pubblici ho trovato che dal 1911 finora non si era fatto che il piano, si era fatta la indicazione dei tronchi da costruire, si erano fatte le gare tra i vari ingegneri, tra l'ing. Besenjanica e l'ing. Chouffourrier, ma l'ufficio per i lavori non esisteva ancora. Allora io chiamai il direttore che era stato con decreto precedente nominato e gli dissi che per il 30 aprile di quest'anno occorreva che l'ufficio sorgesse a Palermo e funzionasse. Il capo dell'ufficio è andato a Palermo; l'ufficio è sorto, molti progetti sono fatti, altri si stanno facendo, si lavora con grande attività. Io non potevo comprendere come la legge del 1911, per cui vi sono gli stanziamenti, restasse per tanto tempo insequita per una serie di piccoli ostacoli procedurali, di formalità che si potevano facilmente vincere. Io ho troncato tutto ciò, i disegni si stanno facendo, abbiamo un arbitrato con l'ingegnere Chouffourrier per il prezzo dei suoi progetti. Posso assicurare l'onor. Libertini che per le ferrovie secondarie sicule si lavora con attività.

E veniamo alla ferrovia per la quale egli più particolarmente ha parlato e che, come ho detto, non fa parte di questi 800 chilometri.

Questa ferrovia venne data ad una società privata, che porta il nome di Società anonima per le ferrovie secondarie della Sicilia. Ora la linea Siracusa-Ragusa-Vizzini è divisa in sette tronchi; di questi sette tronchi quattro sono già costruiti ed aperti all'esercizio, e cioè il secondo, il terzo, il quarto, il quinto; si stanno costruendo gli altri tre. Posso assicurare l'onorevole Libertini che prima che l'anno finisca, il sesto tronco, Bivio-Giarratana-Ragusa, sarà aperto all'esercizio. Gli altri tronchi saranno aperti nell'anno venturo. Questi lavori sono diretti dall'ingegnere Besenjanica, al quale noi abruzzesi siamo grati per la costruzione della ferrovia Sangritana e che lo stesso onorevole Libertini conosce; non ho quindi bisogno di ripeterne gli elogi. Come ho detto, per la fine dell'anno il sesto tronco sarà finito.

I lavori per gli altri due procedono rapidamente. Questi lavori si erano un po' arrestati perchè la Società aveva la sua base finanziaria nella Banca Italiana di Sconto. Si è provveduto anche a ciò. L'onorevole Libertini può essere sicuro che da questo ritardo non verrà danno alla linea che sarà presto tutta quanta completata.

L'onorevole Di Brazzà voleva da me sapere che cosa avevo fatto del memoriale che mi aveva mandato la Camera di commercio di Udine a proposito degli orari. Io gli risponderò che ho regolata quella questione. Appena ebbi il memoriale, ho convocato presso di me i deputati della provincia di Udine, di tutti i partiti, con notabilità del commercio, con il funzionario delle ferrovie dello Stato incaricato degli orari. Abbiamo modificato questi ultimi e posso assicurare l'on. Di Brazzà che il 1° luglio vi sarà un orario nuovo per quanto riguarda la provincia di Udine che io spero soddisfi alle esigenze del servizio. Vi erano degli stranissimi distacchi in modo che in alcuni treni mancava la coincidenza a Udine e bisognava aspettare delle ore inutilmente alla stazione di Mestre. Abbiamo trovato il mezzo di regolare, sette o otto giorni fa soltanto, tutto il servizio per la provincia di Udine. Se l'on. Di Brazzà mi avesse fatto l'onore di parlarmi due o tre giorni fa personalmente di questa questione, io gli avrei levata la pena di portarla al Senato. Esaminerò attentamente tutto quello che riguarda la ferrovia centrale Umbra per la costruzione Pe-

rugia-Pietrafitta-Chiusi. L'onorevole Di Brazzà tenga conto delle condizioni delle finanze dello Stato e che io non posso fargli nessuna promessa se non quella di esaminare attentamente la questione.

Quanto al prolungamento delle concessioni ferroviarie per le famiglie dei senatori e deputati, per cui ha parlato l'onorevole Di Brazzà, sono dolente che egli non pensi come me intorno alla durata annuale, fatta per legge, alle concessioni; anche ad alcuni deputati ed al questore della Camera ho risposto che la legge attuale mi vieta di prolungare i biglietti delle concessioni alle famiglie al di là dell'anno. Non si sono mai fatti decreti di proroga salvo nel 1919, e si trattò di decreto-legge, che ora è sottoposto al Parlamento per la convalida. Per quanto sia l'autorità che i singoli deputati e senatori possono avere sul Ministero, e per quanto sia grande la mia volontà di ubbidire ai loro desideri, la legge è quella, e non posso che uniformarmi ad essa. Posso proporre al Parlamento di mutarla: ho promesso al senatore Borsarelli e al senatore Di Brazzà che, appena potrò avere un po' di tempo, vedrò di proporre modificazioni al sistema delle concessioni che mi sembrano un po' troppe. In Italia molti viaggiano gratuitamente, si è abbondato in concessioni; vedremo di modificare questo regime e allora vedremo che durata possono avere questi biglietti, ma non nascondo al Senato che temo che l'esame della questione delle concessioni ferroviarie io credo debba essere fatto più con il proposito di restringerle che di allargarle. (*Approvazioni*).

Comunque sia, esaminerò la questione e allora poi il Senato giudicherà, perchè ogni cambiamento non potremo farlo che con legge; giudicheranno il Senato e la Camera la portata delle modificazioni che faremo alle concessioni ferroviarie.

Credo, onorevoli senatori, di aver risposto a tutte quelle questioni singole o generali che riguardano i lavori pubblici o che ad essi si riattaccano. Entriamo in quella che è stata la questione più lungamente, più meditatamente discussa la questione ferroviaria. Entriamovi con grande serenità, per quanto grave e doloroso sia il problema. Certamente l'Italia ha avuto una dolorosa sorpresa. Non sono passati molti mesi che, discutendosi della situazione fi-

nanziaria, si metteva un punto interrogativo: vi è o non vi è il pareggio nel bilancio ferroviario? Sono 200, sono 300 milioni di disavanzo?

È stata una dolorosa sorpresa quella che è stata annunciata al Parlamento ed al paese: io ho avuto il dolore di annunziarla. Ho creduto mio dovere, dovere di cittadino, dovere di chi ha l'onore di stare a questo posto, di non nascondere la verità, per quanto possa essere dolorosa, per quanto precedentemente non si sia detta tutta. Credo sia degno di un grande paese (*approvazioni*) che sia degno di grandi libere assemblee il dire tutta la verità. (*Approvazioni*).

Il primo passo per correggere il male è quello di conoscerlo in tutta la sua estensione e di non farsi illusioni intorno alla sua gravità. Ebbene il male v'è; perchè nascondere più a lungo?

Lo dissi nell'altro ramo del Parlamento discutendo questo bilancio e lo dico adesso: l'esercizio finanziario 1920-21 si chiuse con un disavanzo accertato di 1,045,526,271 lire: perciò nel 1920-21 il disavanzo ha superato il miliardo; per l'esercizio attuale non possiamo avere le cifre complete, perchè non è chiuso e perchè dall'altro lato le gestioni ferroviarie si fanno a bimestre e le contabilità non si possono raccogliere se non dopo 60 o 70 giorni da che è scaduto il bimestre.

Io speravo di poter portare al Senato qualche altra cifra oltre quella che potetti dare alla Camera, ma disgraziatamente le Ferrovie dello Stato mi hanno fatto sapere che non prima del 9 o 10 luglio possono darmi le cifre del bimestre marzo-aprile; perciò io mi son dovuto fermare alle cifre di questo esercizio che si chiude al 28 febbraio. Le entrate sono lire 1,994,804,465; le spese 2,704,000,000; (*impressioni*) la differenza è di 709,000,000 per gli otto mesi dal 1° luglio al 28 febbraio.

Le notizie che ci arrivano per i due mesi di marzo e di aprile, notizie che non possono essere esatte, perchè, come ho già detto, le cifre esatte non le potremo avere che nei primi giorni di luglio, farebbero credere che i prodotti del traffico abbiano raggiunto i 450,000,000, ossia meno di quello che era previsto. Vi è dunque una contrazione nel traffico, contrazione che si indovina del resto, quando ricordandosi,

onorevoli senatori, quei giorni che a noi parevano difficili, in cui l'amministrazione ferroviaria non riusciva a trasportare le merci che si ammassavano sulle calate del porto di Genova, si mettono a confronto con i giorni presenti. Ricordate, onorevoli senatori, che allora esisteva la pleora delle merci che ingombravano a Genova le calate, mentre adesso tranquillamente le merci arrivano e sono trasportate, i carri sono in esuberanza, e voi comprendete, anche da questa mancanza di lavoro nei porti, come una parte delle entrate venga a diminuire per un fatto indipendente da qualsiasi responsabilità, per la grave contrazione del traffico.

Data questa situazione finanziaria, vediamo onorevoli senatori, di esaminarne le cause e i possibili rimedi. Vediamo se vi sono rimedi, in che limiti e che cosa si possa fare, o almeno che cosa io credo si possa fare da chi ha l'onore di reggere il Ministero dei lavori pubblici.

E qui anche un po' per fatto personale vorrei rispondere alla censura che mi ha rivolto il mio ottimo amico onorevole Rota, il quale mi ha detto che io voglio far rinascere il Ministero dei trasporti ed ha notato gli inconvenienti della proposta. Io non ho fatto questa proposta: ho detto soltanto che la situazione del ministro dei lavori pubblici, nei rapporti dell'azienda ferroviaria, è delle più strane; è una di quelle che meno consentono una vera e seria responsabilità.

Pensate infatti che questa Amministrazione, della quale il ministro dei lavori pubblici nomina soltanto il direttore generale e i membri del Consiglio d'Amministrazione, ha un personale che sfugge al ministro, ha funzioni amministrative affatto indipendenti: l'Amministrazione è autonoma. Io passo giornate per esaminare, per esempio, se nel porto di Bari possiamo fare i lavori per 86 milioni che abbiamo disponibili o se per cominciare occorrono tutti i 110 milioni indicati nel progetto, ho tutti gli elementi per il giudizio, ho tutta la pratica, la mia responsabilità della decisione è diretta, piena, completa: io son responsabile perchè ho deciso con piena coscienza. Viceversa, per quel che riguarda le spese ferroviarie non ho che da mettere il visto di esecutorietà ai deliberati del Consiglio d'Amministrazione, posso quindi non vistare la deliberazione, posso chiedere spiega-

zioni, ma quando pensate che arrivano dalle ferrovie dei fasci di deliberazioni e che l'azione del ministro, che pur ne deve rispondere davanti ai due rami del Parlamento (ho avuto infatti delle interrogazioni, per es., in cui mi si è domandato: perchè l'Amministrazione ferroviaria non ha licenziato alcuni impiegati, non ha collocato a riposo quelli che lo avevano domandato?), voi comprendete a che si riduca la responsabilità ministeriale. Si può anche non mettere il visto, è vero, ossia si può fare opera negativa, non rendere esecutive le deliberazioni, ma le indagini su ogni deliberazione renderebbe impossibile la vita ministeriale, perchè le deliberazioni sono numerose, e le sospensioni arresterebbero la vita dell'azienda ferroviaria. Certo non si cambia questa situazione creando un nuovo Ministero, ma bisogna riconoscere che la situazione è tale, che mentre non è seria la responsabilità del ministro, dall'altro lato lascia all'azienda ferroviaria un'azione incontrollabile e incontrollata, la quale qualche volta può incoraggiare le Ferrovie ad uscire dai giusti limiti della spesa e farle perdere quella continenza nell'uso del danaro pubblico che sarebbe necessaria.

Un'altra censura mi faceva l'amico onorevole Rota; mi accusava di aver parlato dei rimedi alla Camera in forma dubitativa, interrogando. Ma se l'onorevole Rota avesse letto il resto del mio discorso, avrebbe visto che alle domande erano date le risposte. Io non diceva che davanti al disavanzo di un miliardo un ministro debba stare con le braccia conserte. No, vorrei meno al mio dovere, sentirei poco la mia responsabilità, non sarei meritevole di parlare davanti al Parlamento italiano se non sentissi tutto il peso di questa grave situazione. Io ho avuto il coraggio, per primo, di richiamare l'attenzione del Parlamento e del Paese sulla gravissima situazione delle ferrovie, e ne ho avuto il coraggio, perchè l'ho creduto mio dovere.

Verrei dunque meno al dover mio se non cercassi di studiare, insieme a tutte le persone intelligenti, competenti, quali tentativi si possono fare per ovviare al disavanzo.

Vediamo dunque le cause di esso e vedremo dopo quali sono i possibili rimedi.

Le cause voi le avete sentite. Credo che non vi sia stato mai ammalato, intorno al letto del

quale i medici si siano trovati così concordi nell'esaminare le cause di un malanno, come ci siamo trovati nel Senato e nella Camera dei deputati, tutti quanti quelli che ci siamo occupati di questo argomento.

Prima causa: il personale. Questo personale si è aumentato di numero, si è aumentato di spesa per i compensi. Ecco come il personale è composto in questo momento, ed è bene che il Senato sappia interamente le cifre e tenga conto della vera situazione dell'azienda ferroviaria.

Il personale degli uffici è adesso composto di 20,782 persone, così costituito: personale secondo le piante in vigore 17,156, a cui vanno aggiunte altre persone per sistemazioni di avventizi, per assunzione di mutilati passati negli uffici, per distacco degli agenti per le delegazioni di Trento e Trieste, e va aggiunto il personale sardo, quelli per la navigazione, l'elettrificazione, ecc., facendo un totale del personale negli uffici di 20,782. Il personale esecutivo nelle ferrovie di Stato, attualmente esistente, è di 212,852 (*Commenti*).

Come vedete, questo personale, in questi ultimi tre anni si è radicalmente aumentato, per le otto ore di lavoro, perchè tutti coloro che erano avventizi e che erano stati chiamati durante la guerra, non sono stati licenziati sia per la necessità delle otto ore di lavoro, sia per una certa indolenza a licenziare. (*Commenti*).

Si è anche aumentato per i combattenti, si è aumentato per i mutilati, si è aumentato perchè vi è una tendenza a fare entrare tutti quelli che non hanno da fare di meglio, dapprima come avventizi ferrovieri, e dopo un certo tempo passarli in pianta; ma si è aumentato principalmente, e dobbiamo riconoscerlo, per l'applicazione che venne fatta delle otto ore di lavoro, e venne fatta dall'oggi al domani, rapidamente, senza preparazione. Si assunsero impegni con grande debolezza, i quali sono costati allo Stato centinaia di milioni, che hanno avuto per risultato di rendere necessario supplire con un nuovo personale a quello che diventava insufficiente in seguito ad una cattiva applicazione delle otto ore.

Il fatto è che senza fermarsi sulle cause precise, senza indagare come questo personale sia entrato nella amministrazione delle ferrovie

di Stato, le cifre sono quelle che io ho avuto l'onore di ricordare.

E negli ultimi tempi, oltre che si è aumentato il numero, si sono raddoppiate le paghe: io ho qui uno specchietto che certamente non è il caso che io legga interamente al Senato, ma di cui è bene che il Senato sappia alcune cifre. Nell'esercizio 1913-14 lo stipendio medio mensile per ogni agente era di lire 151, ossia lo stipendio medio per gli agenti era di L. 1800 annue; nell'esercizio 1914-15 ossia nell'ultimo esercizio anteriore alla guerra, la spesa media annua era di lire 1900; invece nell'esercizio 1921-22, cioè in quello che stiamo discutendo attualmente, la spesa media per ogni agente è di lire 877 al mese... (*Vivi commenti*) ossia lire 10,500 all'anno. Non so se mi si rimprovera perchè do queste cifre...

Voci. No, no.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Mi consenta il Senato di fare il mio dovere, dicendo la verità così come è. Dunque la spesa media è adesso oltre cinque volte la spesa che era nell'esercizio 1913-14.

La prima causa dello sbilancio delle ferrovie è il personale, sia per il grande numero degli agenti introdotti nella amministrazione, sia per gli stipendi di un tratto moltiplicati di cinque volte.

La seconda causa riguarda le riparazioni. Ne ha parlato così autorevolmente l'onorevole senatore Bianchi Riccardo, ed io non aggiungo molte parole. Certamente quel materiale era uscito dalla guerra in condizioni veramente deplorabili. Tutti ricordiamo in che condizioni fosse, e non era possibile che restasse così.

Le spese per le riparazioni sono state gravissime; pensate che nell'esercizio 1913-14, esse, per il materiale rotabile, salirono a 70 milioni, mentre nei primi otto mesi dell'esercizio in corso le spese di riparazione del materiale sono state di 478 milioni, e si presume che raggiungeranno oltre i 700 milioni, ossia il decuplo della spesa per le riparazioni del materiale prima della guerra. Il che si deve alla necessità di riparare una grande quantità di materiale ed al costo maggiore di questi lavori di riparazione. Queste inevitabili riparazioni sono anch'esse una causa dal disavanzo.

Altra causa di questo disavanzo, onorevoli senatori, è il carbone. Anche qui è bene guardare alle cifre. Il carbone costa molto di più e rende di meno, inquantochè se ne usa una quantità maggiore, sia per la cattiva qualità del carbone; sia per lo sciupio, come ha notato l'onorevole senatore Bianchi, che se ne fa.

Nell'esercizio 1913-14 il prezzo di acquisto del carbone era di lire 36,33 la tonnellata; nell'esercizio 1920-21 siamo arrivati a 530 lire la tonnellata, ossia a 14 volte e mezzo il prezzo che si pagava prima della guerra: adesso siamo a 240, e speriamo di scendere a 200 per l'esercizio 22-23. Siamo a 240 ossia a 6 volte e mezzo a quello che si pagava prima della guerra.

Ora quando a questi così gravi aumenti di tutte le spese, non si sa cosa contrapporre, si comprende come il disavanzo sia inevitabile. Le Ferrovie hanno sperato in un aumento di entrate anche con la rifazione della tariffa. Secondo i calcoli delle Ferrovie, le tariffe dovevano dare 3 volte e mezzo più di quello che davano prima; in altri termini le Ferrovie speravano che le entrate per la nuova tariffa dessero tre volte e mezzo di più, mentre abbiamo il personale che costa cinque volte e mezzo di più; le riparazioni dieci volte; il carbone che è arrivato a costare 14 volte, e si vede dunque come assolutamente queste cause dovevano portare inevitabilmente al disavanzo.

CORBINO. Il personale costa dieci volte di più, perchè oltre il compenso c'è l'aumento del numero.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Tanto meglio. Ora avendo trovato le cause principali del disagio attuale noi siamo sulla via di cercare i rimedi. Cerchiamo, tentiamo i rimedi, e non mi rimproverete se la forma è modesta, se parlo di tentativo, perchè innanzi a un problema così importante, consentite che io dica: tentiamo di risolverlo.

Quali sono dunque, giacchè questi sono i mali, i rimedi? Cominciamo dal primo: Personale: e qui a proposito del personale, l'onorevole Rota mi diceva che l'Amministrazione ferroviaria è venuta meno alla legge sulla burocrazia; ed è vero. Quel decreto del 20 ottobre 1921 che dice che finchè il ministro dei lavori pubblici non avrà approvato le nuove tabelle del personale non si faranno promozioni, significa che la

Commissione della burocrazia non esiste più, che il ministro dei LL. PP. esamina lui queste tabelle, le approva, e dopo di questo si fa luogo alle promozioni. Evidentemente non voleva questo la legge; il decreto ebbe voto contrario nella Commissione parlamentare per la burocrazia, ho sentito che fu registrato con riserva, ma ora è in vigore. Io però non ho l'obbligo di seguirlo, o meglio ho l'obbligo di seguirlo interpretandolo. Il decreto dice che il ministro deve approvare le tabelle; ma non dice che io debba approvare le tabelle senza aver sentito la Commissione della burocrazia, non mi vieta di sentirla, ed io credo mio dovere di coscienza di sottoporre alla Commissione della burocrazia le nuove tabelle, e lo farò nella nuova settimana, perchè sono pronte; ho ritardato unicamente perchè volendole accompagnare con una relazione che voglio scrivere io personalmente, finora, occupato al Senato ed alla Camera, sia per il bilancio, sia per altri lavori, non ho potuto farlo, ma nella settimana ventura spero di poter sottoporre alla Commissione della burocrazia le nuove tabelle.

Che cosa sono queste tabelle? L'argomento lo so, non è allegro ed il Senato mi perdonerà...

Voci. Parli, parli.

RICCIO, ministro dei lavori pubblici... Per il personale degli uffici le nuove tabelle riducono il personale degli uffici da 20,782 a 17,156 ed annuncio che in queste nuove tabelle vi sono quei due posti di vice direttore che così autorevolmente il senatore Bianchi Riccardo consigliava che si dovessero rimettere; e perchè il Senato non creda che io abbia il merito di aver prevenuto così autorevole consiglio, io devo dire lealmente che quando cominciai a occuparmi delle questioni riguardanti le ferrovie dello Stato credetti mio dovere di chiedere un colloquio al senatore Bianchi e domandare a lui consiglio, perchè non ho difficoltà di dire che non avevo esperienza di queste cose; il senatore Bianchi fra gli altri consigli che autorevolmente mi diede, dette anche quello di includere i due posti di vice-direttore, ed infatti nelle nuove tabelle sono stati ripristinati.

Per il personale esecutivo le nuove tabelle portano una riduzione da 212,852 a 191,561, ossia una riduzione di 21,291 agenti. Di tanti noi potremo ridurre in questo primo momento

il personale delle ferrovie: non è l'ultima riduzione, ma in questo primo periodo non si potrà andare al di là. E la ragione si comprende; in questo primo momento noi non ancora possiamo dare al personale delle ferrovie quel nuovo assetto che deve avere, dopo gli ordini del giorno del Senato e della Camera, che impongono di sostituire le otto ore lavoro effettivo alle otto ore di lavoro nominale. Per esempio, per quel sentimento nuovo di disciplina che sta maturando nel personale delle ferrovie, volontariamente adesso il personale di macchina che prima si fermava a Cassino e quindi tornava da Cassino a vuoto, va fino a Napoli. Ma questo si può fare poco alla volta: in un primo assetto noi non possiamo fare che la riduzione di cui ho parlato, di 21,291 agenti. Questa riduzione si potrà fare, in primo luogo per l'eliminazione che è abituale ogni anno dato un così grande esercito di ferrovieri: ogni anno per limiti di età, per morte, collocamenti a riposo (i limiti di età sono molto bassi) cinque o sei mila agenti abitualmente se ne vanno. Ma finora il guaio era che un ferroviere se ne andava ed un altro, se non due, entravano: quindi la vera soluzione del problema consiste nel chiudere assolutamente le porte (*vive approvazioni*) ed io ho dato istruzioni, dicendo che per quanto il Ministro dei lavori pubblici, non abbia la disciplina del personale e non abbia azione in proposito, rendo il Direttore generale responsabile se so che un solo nuovo agente, sotto qualsiasi forma, è stato ammesso nelle ferrovie. Se noi chiudiamo definitivamente le porte, con l'eliminazione abituale di cinque o sei mila agenti all'anno, con la legge del 1921 che dà alle ferrovie la facoltà delle eliminazioni di personale, con la legge della burocrazia, noi in tre anni potremo sbarazzarci di questi 21,291 agenti; a meno che non si riaprano le porte! Il giorno in cui si ha la più piccola debolezza, sotto qualsiasi forma, di riammettere uno solo nelle ferrovie, tutto questo piano cade.

Con questa prima riduzione di agenti e con quella dei 3000 del personale degli uffici, noi certamente non risolviamo tutto il problema: però queste eliminazioni saranno anche maggiori se riusciamo ad ubbidire seriamente, coscienziosamente agli ordini del Senato e della Camera a proposito delle ore di lavoro. A questo

riguardo io debbo dire qualche cosa intorno allo spirito dei ferrovieri. Abbiamo avuto nell'anno passato dei giorni dolorosi è vero, ma lentamente (e dobbiamo riconoscere che la fortuna di questo nostro paese è che nei momenti di maggiori disgrazie vengono alla superficie le virtù sane di nostra gente che riprendono il sopravvento) si sta verificando una reazione nello spirito dei ferrovieri: su questo punto mi associo a quanto ha detto in quest'aula l'onorevole Berti. L'animo della maggioranza dei ferrovieri è ormai sano: posso dire con compiacenza che dopo parecchi anni in cui la proclamazione dello sciopero trovava gran parte del personale ossequente, adesso al primo maggio si proclamò lo sciopero, si disse che i treni non sarebbero partiti, ma lo sciopero non vi è stato e tutti i treni sono partiti.

Vi era qualcuno del personale superiore delle ferrovie che aveva detto sorridendo: il ministro si è messo per una via senza uscita, i treni il 1° maggio non partiranno. Ma io ebbi fiducia nel buon senso del personale e nel 1° maggio partirono; e Voi comprendete, onorevoli senatori l'emozione mia quando i fonogrammi giungevano annunciando che tutti i treni, anche i diretti, anche i direttissimi erano partiti, comprendete l'emozione mia quando sentii che qualche locomotiva era partita col tricolore; si può fare il confronto fra quanto è successo quest'anno e quello che erano qualche anno fa questi ferrovieri quando dettavano legge allo Stato, e si comprende l'emozione mia nel leggere che questo tricolore era stato inalberato sulle locomotive, espressione dei sentimenti di disciplina, di amore alla nostra patria, e di devozione alle nostre istituzioni.

Vi è insomma una ripresa di sentimenti di ordine e di dovere fra il nostro personale ferroviario, e noi dobbiamo profittarne con lealtà, col rispetto degli impegni presi, con senso di grande giustizia, con senso di equità, di amore alla classe, ai cui bisogni dobbiamo provvedere, le cui lagnanze occorre ascoltare, senza prevenzione, non lasciandoci guidare da antipatie, ispirandoci all'affetto per una grande classe di lavoratori, tentando di far comprendere ad essi quale grande responsabilità avrebbero il giorno in cui fossero causa di disordini (*commenti*). Io credo che così i giorni dolorosi in cui essi si imponevano e dettavano ordini, quei giorni do-

lorosi per la patria difficilmente torneranno. Comunque per quello che riguarda me, io assicuro che scioperi per ora non se ne faranno, perchè un personale disposto a lavorare a tutti i costi vi è. A questo proposito potrei citare dei fatti sintomatici. Il primo maggio abbiamo avuto dei ferrovieri che hanno fatto a piedi, perchè non c'erano i tram, da San Giorgio a Cremano a Napoli per presentarsi alle stazioni pur non essendo quello un giorno di servizio per essi. Abbiamo avuto numerosissimi ferrovieri che si sono presentati volontariamente e che hanno domandato di attivare anche i treni merci, che noi avevamo stabilito di non far partire per quel giorno.

TANARI. Virtù patriottica giovanile.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici*. Sì; virtù patriottica giovanile.

Sta entrando nell'Amministrazione ferroviaria, nel personale, ferroviario nostro uno spirito nuovo. Noi dobbiamo incoraggiarli questi giovani. Io spero che con disciplina, con buona volontà, noi possiamo richiamarli tutti al sentimento del loro dovere, in modo che i dolorosi giorni passati non tornino più.

E torniamo al bilancio.

Una prima economia possiamo farla con la riduzione nel numero degli agenti ferroviari. Una seconda economia si può fare riducendo di molto le riparazioni. Una terza economia possiamo farla sul carbone, ed all'osservazione del senatore Bianchi che una parte dello sciupio del carbone poteva provenire dal fatto che i ferrovieri non avevano più l'interesse di una volta ad economizzare combustibile, in quanto che erano venuti a mancare ad essi gli allettamenti che prima li spingevano a queste economie, sono lieto di annunciare al Senato che nello competenze accessorie è stato ripristinato il premio per l'economia del carbone. (*Commenti animati*).

Ma queste economie non bastano. L'onorevole senatore Bianchi avanti ieri mi rimproverava perchè ho manifestato grandi speranze nelle nuove tariffe. Veramente dissi alla Camera: le nuove tariffe nelle quali le Ferrovie hanno speranza. Non era dunque una speranza mia, incompetente come sono; era una speranza dell'Amministrazione ferroviaria. Ad ogni modo queste sono quisquiglie. La verità è questa, che dovremo rimaneggiare le tariffe ed io credo che si dovrà

seguire il consiglio dell'onorevole Bianchi nel senso di aumentare lievemente le tariffe dei viaggiatori (*commenti*).

Un aumento fu fatto principalmente nelle classi superiori. Furono aumentati di molto i prezzi della prima classe, un po' meno quelli della seconda, e di poco quelli della terza. Allora si è verificato una specie di « declassamento » : i viaggiatori di prima sono passati in seconda, quelli di seconda in terza.

Io credo che dovremo seguire in questo il consiglio dell'onorevole Bianchi, aumentando lievemente le tariffe dei viaggiatori e facendo una revisione per alcune tariffe di merci, e credo, me lo perdoni il Senato, che dovremo arrivare anche ad un altro fatto forse doloroso, a sopprimere alcuni treni in qualche linea. (*Commenti*).

È una idea che sto studiando colla direzione delle ferrovie e in queste vacanze si vedrà di fare qualche cosa. Bisogna provvedere con una certa energia a vincere il disavanzo, e purtroppo dovremo sopprimere quei treni che portano pochi viaggiatori, dovremo dare all'Italia la sensazione che qualche sacrificio si deve fare, se dobbiamo vincere il disavanzo ferroviario.

Con questi rimedi, adunque: diminuzione del personale, diminuzione delle riparazioni, diminuzione dell'uso e del prezzo del carbone, aumento di qualche tariffa, soppressione di qualche treno, io credo che potremo non in un esercizio o in due, ma, secondo i calcoli fatti alla Direzione delle ferrovie e coi membri più intelligenti e pratici del Consiglio di amministrazione, io credo che in quattro o cinque anni si possa vincere il disavanzo ferroviario. Verrei meno all'obbligo che mi sono assunto di dire lealmente e sinceramente il pensiero mio se lasciassi sperare che in epoca più breve il disavanzo di un miliardo si possa vincere. Con tutti questi rimedi non potremo avere nel primo anno che una diminuzione di 250 a 300 milioni, che a misura che il personale diminuisce, potrà aumentare nell'anno seguente. Io credo però che in meno di quattro o cinque anni non sia possibile vincere il disavanzo, che si vincerà soltanto se avremo l'energia di continuare nella via in cui ci siamo messi, sfidando il disagio e, occorrendo, l'impopolarità che evidentemente proviene da questi crudi provvedimenti che dovremo adottare.

Finito questo argomento consenta il Senato che brevemente, perchè comincio ad essere stanco.....

Voci. A domani, a domani!

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici.* Io sono agli ordini del Senato.

PRESIDENTE. È meglio che termini il suo discorso, onorevole Ministro.

RICCIO, *ministro dei lavori pubblici.* Sì, e prometto di essere breve e di finire presto, se il Senato me lo consente. Ho soltanto poche questioni da trattare, che in sostanza potrei anche raccogliere in due o tre argomenti.

Comincerò dalla elettrificazione; il secondo argomento è quello su cui ha richiamata l'attenzione l'onorevole Garofalo, se cioè potremo o no cambiare il sistema di vigilanza nei passaggi a livello; il terzo argomento riguarda i pensionati.

Voci. A domani, a domani!

PRESIDENTE. Propongo il rinvio della discussione alla prossima seduta.

Ho detto « alla prossima seduta », perchè se debba aver luogo domani o no, dovremo discutere più tardi.

Chi approva il rinvio della discussione è pregato di alzarsi.

(È approvato).

Presentazione di una relazione.

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

MONTRESOR. A nome dell'Ufficio centrale ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul seguente disegno di legge: « Sistemazione dei concorrenti a cattedre di scuole medie governative, dichiarati idonei eleggibili nei concorsi 1919-20 ».

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole senatore Montresor della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

Annuncio di interrogazione.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Sili di dar lettura di una interrogazione pervenuta alla presidenza.

SILI, segretario, legge:

Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro della pubblica istruzione per sapere come intenda provvedere alle sorti degli insegnanti supplenti delle scuole medie e normali nei due mesi di agosto e settembre, di fronte alla circolare 18 aprile 1922 n. 17, pubblicata nel *Bollettino Ufficiale* del Ministero della pubblica istruzione del 27 aprile stesso.

Dorigo.

**Annuncio di interrogazione
con risposta scritta.**

PRESIDENTE. Il ministro competente ha trasmesso la risposta scritta a una interrogazione del senatore di Saluzzo. A norma del regolamento, sarà inserita nel resoconto stenografico della seduta odierna.

Sui lavori del Senato.

GIUNTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIUNTI. Io prego l'onorevole Presidente di voler mettere all'ordine del giorno della seduta di domani il disegno di legge: « Sistemazione giuridica ed economica del collegio italo-albanese di Sant'Adriano in San Demetrio Corone », altrimenti l'approvazione di esso sarà ritardata, perchè, probabilmente, questo disegno di legge dovrà tornare dinanzi alla Camera.

PRESIDENTE. Inscriverò questo disegno di legge all'ordine del giorno dopo la discussione del bilancio.

TORRIGIANI LUIGI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TORRIGIANI LUIGI. Avendo testè il nostro egregio Presidente parlato di una prossima seduta, io mi faccio interprete del desiderio di moltissimi colleghi e prego la cortesia di quelli che stanno a Roma di voler accogliere la proposta che faccio, di tener seduta domani, domenica. (*Approvazioni*).

FERRARIS CARLO, presidente della Commissione di finanze. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS CARLO, presidente della Commissione di finanze. Prego il Senato di considerare che i membri della Commissione di finanze

hanno bisogno di tempo per lavorare e che anche la segreteria è affollata di disegni di legge, di bozze di stampa, ecc.

Se abbiamo seduta tutti i giorni non so come troveremo il tempo per compiere il nostro lavoro. (*Commenti*).

Se poi si ritarderanno le relazioni, io ne declino la responsabilità.

PRESIDENTE. Pongo ai voti la proposta del senatore Torrigiani Luigi di tenere seduta nella giornata di domani.

Coloro che l'approvano sono pregati di alzarsi.

(È approvata).

Domani, alle ore 16, seduta pubblica con il seguente ordine del giorno:

I. 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).

II. Relazione della Commissione per la verifica dei titoli dei nuovi senatori (*Documenti* N. XXXV) [Ricci] - (XXXVI) [Zunino].

III. Votazione per la nomina di un membro della Commissione per le petizioni.

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

V. Discussione dei seguenti disegni di legge

Sistemazione giuridica ed economica del Collegio Italo-Albanese di Sant'Adriano in San Demetrio Corone (N. 383);

Stato di previsione della spesa del Ministero della istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1921 al 30 giugno 1922 (N. 460);

Stato di previsione della spesa del Ministero della istruzione pubblica per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1922 al 30 giugno 1923 (N. 461).

VI. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 2 ottobre 1919, n. 1853, portante provvedi-

menti 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 liquidazioni 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. 367);

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 l'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'articolo 9 della legge 8 aprile 1915, n. 509 (N. 430);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 3 febbraio 1918, n. 186, 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);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 21 luglio 1921, n. 1061, col quale viene prorogato il termine per le affrancazioni consensuali degli usi civici nelle provincie dell'ex Stato Pontificio (N. 410);

Conversione in legge del Regio decreto 9 ottobre 1919, n. 1953, concernente provvedimenti per la revisione delle pellicole cinematografiche e relative disposizioni fiscali e penali (N. 427);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 3 luglio 1919, n. 1143, portante disposizioni per il finanziamento delle provincie, dei comuni e degli altri enti locali delle regioni già invase o sgombrate, per compensarli della perdita di entrate a causa della guerra e metterli in condizioni di far fronte alle maggiori spese obbligatorie dipendenti dalla stessa causa (N. 446);

Conversione in legge dei Regi decreti 13 novembre 1919, n. 2295, e 3 giugno 1920,

numero 792, che prorogarono rispettivamente al 28 febbraio e al 31 agosto 1920 la gestione straordinaria dell'Ente « Volturno » in Napoli (N. 438);

Conversione in legge dei decreti luogotenenziali concernenti i servizi del tesoro, dell'amministrazione della Cassa depositi e prestiti e degli Istituti di previdenza (N. 403);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 14 novembre 1918, n. 1779, recante modificazioni alla legge sulla Cassa di previdenza per i sanitari e la proroga dei bilanci tecnici di vari Istituti di previdenza (N. 404);

Conversione in legge, con modifiche, del Regio decreto 22 gennaio 1922, n. 25, recante provvedimenti in dipendenza della frana del gennaio 1922, in Comune di S. Fratello (Messina) (N. 454);

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

La seduta è sciolta (ore 19,45).

Risposta scritta ad interrogazione.

DI SALUZZO. Interrogo il ministro della guerra per sapere :

1. Per quale motivo non siasi sinora applicato l'articolo 13 del Regio decreto n. 710 del 3 giugno 1920, il quale stabiliva esplicitamente che « gli ufficiali appartenenti ai ruoli speciali del personale permanente dei distretti e delle fortezze sono considerati eccedenti e da collocarsi in posizione ausiliaria speciale » disposizione questa che veniva confermata da un comunicato di cotesto Ministero, il quale — a togliere ogni dubbio di interpretazione — dichiarava non potersi revocare il provvedimento di soppressione di tali ruoli, affrettando così l'esodo di gran parte di detti ufficiali che, di fronte alla minaccia di vedersi soppressi

d'autorità, preferiscono chiedere il collocamento, a domanda, in posizione ausiliaria speciale.

2. Come intenda il ministro riparare a tale stato di cose quando non si risolve ad applicare senza ulteriore indugio integralmente il decreto, visto il notevole danno morale, finanziario e di carriera che ne è derivato a quegli ufficiali i quali, in conseguenza della minaccia contenuta in un decreto di mancata applicazione, da cui venne sorpresa la loro buona fede, lasciarono il servizio a tutto loro discapito.

RISPOSTA. Per gli ufficiali del personale permanente dei distretti e del personale delle fortezze, il Ministero si è attenuto alla norma adottata per gli ufficiali di altri ruoli, e cioè ha proceduto al collocamento in posizione ausiliaria speciale, soltanto a richiesta degli ufficiali.

Premesso che il collocamento in posizione ausiliaria speciale a domanda o d'autorità non importa un diverso trattamento economico poichè in ambedue i casi gli ufficiali liquidano le stesse competenze, il Ministero non ha creduto di addvenire, finora, a provvedimenti di autorità sia per esigenze di servizio, sia nell'interesse degli stessi ufficiali, mentre ha accolto le domande di coloro che, per motivi particolari, hanno creduto di abbandonare il servizio attivo. La rigorosa applicazione dell'articolo 13 non può essere disgiunta dall'esame da parte del Governo, delle esigenze presenti dei quadri in attesa della definitiva sistemazione dell'esercito.

Il ministro
DI SCALEA

Licenziato per la stampa il 21 luglio 1922 (ore 20).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.