

## CCCXXXII.

## TORNATA DEL 18 GIUGNO 1913

Presidenza del Presidente MANFREDI

e poi del Vicepresidente BLASERNA

**Sommario.** — *Presentazione di relazioni — Votazione a scrutinio segreto — Il senatore Astengo svolge la sua interpellanza ai ministri della guerra e del tesoro sulle voci testè corse contro la lentezza della Commissione per la liquidazione degli assegni vitalizi ai veterani delle patrie battaglie (pag. 11754) — Risponde il ministro della guerra (pag. 11754) — Parlano poi i senatori Pedotti (pag. 11755) e Cadolini (pag. 11756) — Dopo replica del senatore Astengo (pag. 11756) l'interpellanza è dichiarata esaurita — È aperta la discussione generale sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1913-14 (N. 971) — Parlano i senatori Manassei (pag. 11756), Tamassia (pag. 11759), Pedotti (pag. 11760), Bava Beccaris (pag. 11761), De Cesare (pag. 11761), Riolo (pag. 11764), Veronese (pag. 11764), Cencelli (pag. 11767), Di Brazzà (pag. 11768), Torrigiani Luigi (pag. 11768), Cadolini (pag. 11768), Dallolio (pag. 11771), Torrigiani Filippo (pag. 11772), Cuzzi (pag. 11773), Chironi (pag. 11773), Torlonia (pag. 11774), Lagasi (pag. 11775) — Dopo schiarimenti del ministro delle finanze (pag. 11775), il senatore Astengo ritira la sua interpellanza sui voti ripetutamente espressi dalle Società industriali italiane intorno alla urgente necessità che sia meglio disciplinata la facoltà data ai comuni dalla legge (testo unico 7 maggio 1908, n. 249), di poter imporre un dazio proprio di consumo sui combustibili per uso industriale nel limite perfino del 20 per cento del loro valore (pagina 11776) — Assume la presidenza il Vicepresidente senatore Blaserna — Ripresa della discussione: discorso del relatore, senatore Mariotti (pag. 11776) — Il seguito della discussione è rinviato alla successiva seduta — Presentazione di un disegno di legge — Risultato di votazione.*

La seduta è aperta alle ore 15 e 10.

Sono presenti il presidente del Consiglio e tutti i ministri.

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

**Presentazione di relazioni.**

DI PRAMPERO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DI PRAMPERO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione dell'Ufficio centrale sul disegno di legge: « Abolizione dei limiti pel matrimonio delle telefoniste »:

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

MAZZIOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MAZZIOTTI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione dell'Ufficio centrale sul disegno di

legge: « Modificazioni al testo unico delle leggi 6 giugno 1901, n. 355, e 7 luglio 1907, n. 490, approvato con Regio decreto 17 maggio 1908, n. 343, sui Consorzi di difesa contro la fillossera, ed al testo unico, emanato con Regio decreto 4 marzo 1888, n. 5252 (serie 3ª), delle leggi intese ad impedire la diffusione della fillossera ».

PRESIDENTE. Do atto al senatore Mazzotti della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

DALLOLIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DALLOLIO. Ho l'onore di presentare al Senato le relazioni sui seguenti disegni di legge:

« Provvedimenti per l'ordinamento, l'esercizio e lo sviluppo dell'azienda termale e demaniale di S. Cesarea in provincia di Lecce;

« Istituzione di un giardino coloniale a Palermo ».

PRESIDENTE. Do atto al senatore Dallolio della presentazione di queste relazioni, che saranno stampate e distribuite.

#### Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione a scrutinio segreto dei progetti di legge approvati ieri per alzata e seduta.

Si procede all'appello nominale.

DI PRAMPERO, *segretario*, fa l'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

#### Svolgimento della interpellanza del senatore Astengo ai ministri della guerra e del tesoro sulle voci testè corse contro la lentezza della Commissione per la liquidazione degli assegni vitalizi ai veterani delle patrie battaglie.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la interpellanza del senatore Astengo ai ministri della guerra e del tesoro sulle voci testè corse contro la lentezza della Commissione per la liquidazione degli assegni vitalizi ai veterani delle patrie battaglie.

L'onor. senatore Astengo ha facoltà di svolgere la sua interpellanza.

ASTENGO. Non ho che poche parole da dire. Ho sentito dire ed ho letto anche in un giornale cittadino, che la Commissione tira troppo in lungo le sue deliberazioni per gli assegni

ai veterani. Io non lo credo affatto, perchè so che la Commissione ha sempre lavorato molto, anzi moltissimo: ma una parola autorevole dei ministri della guerra e del tesoro gioverà molto a chiarire le cose ed a dissipare queste voci di lentezza a cui, ripeto, io non presto fede.

SPINGARDI, *ministro della guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPINGARDI, *ministro della guerra*. L'argomento dell'interpellanza svolta brevemente dall'onor. senatore Astengo ha formato già oggetto di ampia discussione in Senato, in occasione di altra analoga interpellanza presentata or non è molto dall'onor. senatore Cadolini. Quale che sia la ragione che ha mosso l'on. senatore Astengo ad intrattenere oggi un'altra volta il Senato su questo patriottico argomento della distribuzione degli assegni ai reduci delle patrie battaglie, per quanto riguarda me ed il collega del Tesoro, io non ho che a riferirmi alle dichiarazioni fatte in Senato dallo stesso on. senatore Pedotti, benemerito presidente della Commissione che attese ed attende al non facile e non lieve compito.

Egli dichiarò allora, ed io gli fui grato, che da parte dei ministri competenti della guerra e del tesoro; nulla, assolutamente nulla, era stato negato alla Commissione affinché fosse messa in grado di adempiere al proprio mandato con la maggiore possibile sollecitudine, non disgiunta però dalla necessità di una severa coscienza in materia così delicata.

Consenta il Senato che, a mia volta, rivolga a nome del Governo, una parola di ben meritato plauso a questa Commissione, per il lavoro ponderoso da essa compiuto con attività e diligenza in tempo relativamente non lungo.

Più che le parole valgono le cifre.

Pensi il Senato che le domande per assegno vitalizio dei veterani pervenute alla Commissione ascessero all'ingente cifra di 135,500 circa e poichè ogni domanda doveva essere corredata da ben sette documenti, furono all'incirca un milione quelli che la Commissione ha dovuto prendere in esame.

Ora, con la data del 31 maggio testè decorso furono deliberate tutte, dico tutte, le domande regolarmente documentate, che ascessero alla cifra di 91,467, delle quali 1520 con esito negativo. Ne furono restituite ai sindaci 15,622

di non aventi diritto, per aver fatto soltanto la campagna del 1870 per la quale la legge non ha ancora provveduto, e circa 4000 che veterani già provvisti di assegno avevano inoltrato per ottenerne l'aumento; altre 5000 circa si dovettero restituire a residenti all'estero per non aver essi fatto nessuna campagna o per non aver presentato alcun documento a corredo della propria domanda.

Non rimangono quindi che le sole domande irregolarmente documentate, le quali ascendono a 19,600 di cui 1600 avranno corso tra breve. Ma qui il lavoro si fa necessariamente più difficile e più lento.

Si tratta di una corrispondenza veramente voluminosa con autorità non soltanto in Italia ma anche all'estero; con archivi di Stato, con autorità militari, con sindaci di comuni, con consoli, ecc., per richiedere i documenti necessari per controllare e rettificare quelli presentati, e non è sempre veramente commendevole la sollecitudine con la quale queste autorità interessate corrispondono alle domande che loro vengono rivolte, mentre d'altra parte è considerevole il numero delle domande dei non aventi diritto, scientemente o non, inoltrate alla Commissione.

È suo scrupoloso dovere accertare, non solo per evidente ragione di finanza, ma anche per una ragione di alto valore morale, che l'assegno non vada a chi le campagne non ha fatto od ha reddito vitalizio superiore a quello consentito dalla legge. E potrei citare, ma non voglio, dolorose constatazioni che a questo riguardo la Commissione ha dovuto fare non rare volte.

La discriminazione non può non essere laboriosa, quindi lenta. Aggiungo che domande continuano ancora oggi a pervenire dopo due anni dalla pubblicazione della legge, malgrado che si sia cercato in tutti i modi possibili di darle la maggiore diffusione. Per cui molti dei ritardi che si vogliono attribuire all'opera della Commissione sono dovuti invece agli stessi interessati.

Ad ogni modo, mentre assicuro il Senato che da parte del mio collega del tesoro e mia, come per il passato anche per l'avvenire, continueremo a dare opera perchè, nei limiti dell'umanamente possibile, ogni causa di ulteriore ritardo sia rimossa, confido che la Commissione,

alla quale mi piace di ripetere un caldo ringraziamento per l'opera fin qui compiuta, vorrà e potrà dare, a sua volta, impulso perchè anche queste ultime domande siano rapidamente soddisfatte, così che sia compiuta al più presto la distribuzione degli assegni che la riconoscenza della Patria ha votato ai suoi figli benemeriti. (*Vive approvazioni*).

PEDOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDOTTI. Ringrazio quanto più so e posso l'onorevole ministro della guerra per le buone parole che egli ha voluto avere all'indirizzo della Commissione e per l'approvazione che ha dato all'opera sua. Ringrazio non solo a nome mio, ma anche in nome degli altri colleghi della Commissione. Ringrazio altresì l'on. senatore Astengo che, con la sua interpellanza, ha offerto al ministro della guerra l'occasione di fare queste dichiarazioni.

Io non posso che confermare le cifre ed i dati che l'onorevole ministro ha esposti al Senato.

Soggiungo poi che la coscienza del dovere compiuto è un grande schermo contro qualsiasi acerba accusa di negligenza o di trascuranza, da qualsiasi parte essa provenga.

Ed ora mi si consenta di aggiungere un dato a quelli esposti dall'onorevole ministro. La Commissione è stata altresì accusata di neppur rispondere alle lettere di sollecitazione che riceve. Queste lettere furono in numero infinito e pervennero da ogni parte, nè solo le lettere, ma furono continue e numerosissime anche le visite negli uffici della Commissione. Ora il lavoro in più imposto da questo fatto dalle moltissime persone che, giustamente del resto, s'interessavano a questa buona causa dei nostri vecchi combattenti delle campagne dell'indipendenza, è stato ingente. Ad ogni lettera o richiesta che perveniva non si aveva subito la possibilità di rispondere; conveniva fare delle ricerche che, specialmente nei primi tempi, in mezzo alle montagne di carte che ingombravano gli uffici della Commissione, riuscivano lente e difficili. E per ogni ricerca si dovevano fare riscontri nelle rubriche che si andavano formando mano che le domande affluivano, rubriche che non si potevano compilare nè in triplice nè in quadrupliche esemplare ma che dovevano limitarsi ad un solo o al massimo a due esemplari,

onde non potevano prestarsi a riscontri fatti contemporaneamente da più persone.

Quello che posso assicurare è che se infinite sono state le lettere pervenute alla Commissione, alla presidenza, all'ufficio di segreteria, furono migliaia le risposte fatte. Può darsi, lo ammetto, che qualche lettera sia rimasta inevasa e me ne spiace, ma spero che la Commissione sarà scusata da quanti si sono a lei rivolti senza disgraziatamente aver avuto risposta.

Però assicuro che non è mancata ogni cura e buon volere perchè ciò non accadesse.

Dopo questo, non ho che da assicurare il Senato che la preghiera dell'onor. ministro della guerra in nome proprio e in nome del collega del Tesoro rivolta alla Commissione perchè essa continui con tutta la possibile alacrità il proprio lavoro non cade nel vuoto. Essa viene raccolta dalla Commissione, ed il suo presidente dà formale promessa che si seguirà con lo stesso buon volere a disimpegnare il compito che dalla legge ci è stato affidato. (*Approvazioni*).

CADOLINI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CADOLINI. Avendo più di una volta proposte interpellanze intorno al conferimento degli assegni ai veterani, mi sento in dovere di riconoscere oggi che, realmente, ormai i lavori della Commissione sono compiuti, perchè condotti regolarmente con intensità sempre crescente. Resta soltanto l'esame di domande irregolari o deficienti di documenti. Un desiderio solo ora esprimo, ed è questo: che alla fine di ogni mese si pubblici il resoconto dei lavori compiuti, in modo che emerga sia l'intero colossale esame delle domande, come il lavoro compiuto nell'ultimo mese.

Queste notizie, comunicate a tutti i giornali, faranno tacere i reclami ingiustificati; poichè è desiderabile, e noi tutti, appartenenti a quelle schiere, vedremo con compiacenza, che cessino i lamenti, perchè non sia turbato l'entusiasmo col quale la Nazione saluta e ammira quei valorosi combattenti, che conquistarono, ed ora compiono l'invasione della Libia. (*Approvazioni*).

ASTENGO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ASTENGO. Io mi dichiaro soddisfattissimo delle risposte del ministro della guerra e del

benemerito presidente della Commissione: con esse sono sfatate tutte le accuse.

SPINGARDI, *ministro della guerra*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SPINGARDI, *ministro della guerra*. Raccolgo la preghiera del senatore Cadolini, e, d'accordo col presidente della Commissione, si vedrà di dare la maggiore pubblicità possibile agli ulteriori deliberati della Commissione.

PRESIDENTE. Non facendosi proposte, l'interpellanza è esaurita.

**Discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1913-14 » (Numero 971).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

Prego l'onor. senatore, segretario, Borgatta di dar lettura del disegno di legge.

BORGATTA, *segretario*, legge:

(*V. Stampato N. 971*).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

MANASSEI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MANASSEI. Signori senatori. Poichè nella discussione del bilancio dei lavori pubblici è permesso di trattare delle questioni che ai pubblici lavori si riferiscono, mi permetta il Senato di parlare brevemente della legge di risanamento di Napoli applicata alle espropriazioni ferroviarie. Tale questione si è sollevata più volte nell'altro ramo del Parlamento e recentemente nella tornata del 12 maggio, sopra una mozione dei deputati liguri, l'onorevole ministro fece delle importanti e molto equanime dichiarazioni che confortano e fanno sperare una lodevole soluzione della questione, ma in tempo piuttosto lontano. Queste dichiarazioni però non leniscono e non mitigano le asprezze di controversie penose che nella Liguria e nell'Umbria sono allo stato acuto. Credo opportuno e necessario che, anche in quest'Aula, si levi una voce, sebbene non autorevole, a difesa di diritti che talvolta nelle polemiche di certi dilettanti di economia politica non sono

abbastanza rispettati, ma che, non per questo, sono meno rispettabili.

La questione è grave e complessa; complessa perchè coinvolge molte questioni giuridiche ed economiche, questioni di tendenze, questioni di indirizzo di un futuro lavoro legislativo. Mi permetta adunque il Senato che io ne faccia una breve istoria, perchè il Senato abbia presenti certi antecedenti, che sono pure importanti.

Dopo il 1860, quando uomini eminenti intrapresero il lavoro legislativo di unificazione amministrativa, che doveva rinsaldare l'unità politica, fu approvata la legge del 1865 sulle occupazioni per causa di pubblica utilità.

Questa legge, negli articoli 39 e 40, stabiliva molto concisamente e chiaramente che l'indennità dovuta ai proprietari espropriati dovesse essere uguale al giusto prezzo, cioè a quanto del fondo avrebbero potuto conseguire con la vendita in libera contrattazione: in altro articolo si disse che se si trattava dell'occupazione di una rata, il prezzo sarebbe ragguagliato alla differenza fra il valore del fondo prima dell'occupazione e il valore della rata residua.

Con questi criteri si regolarono le espropriazioni per oltre vent'anni molto pacificamente, perchè questa legge fu accolta dalla pubblica coscienza e divenne presto consuetudine.

Nel 1885, però, si riconobbe necessario di fare una nuova legge eccezionale per lo sventramento di Napoli.

Nel caso eccezionale la legge poteva convenire; si dovevano demolire piccole case che avevano un valore venale assai basso, ma un valore redditizio altissimo. Cogli articoli 12 e 13 si disse che dovevano essere valutate sulla media del valore venale, e degli affitti decennali coacervati, e in mancanza degli affitti si supplisse coll'imponibile netto.

Queste furono le disposizioni della legge del 1885.

Nel 1907 venne in discussione la legge per l'ordinamento delle ferrovie dello Stato, e in questa legge fu introdotto un articolo: l'art. 77, che faceva richiamo alla legge di Napoli, articoli 12 e 13.

Veramente è un po' strano che degli articoli di legge che riguardavano l'espropriazione di case, fossero richiamati per l'espropriazione di terreni.

Io volli consultare gli Atti parlamentari per ritrovare la genesi di questo articolo 77 e dagli Atti parlamentari risulta che il primo testo della legge del 1907 presentata dall'on. ministro, aveva un articolo 77 molto diverso da quello che fu poi introdotto. E c'è di più: la relazione della Commissione lodava il testo ministeriale dell'art. 77 osservando che presentava delle facilitazioni agli espropriati.

Dunque l'art. 77 fu rifiuto, rinnovato, nel corso della discussione, per un accordo estemporaneo tra l'on. ministro e la Commissione. Ora, non è arroganza il dire che a quest'articolo mancò una conveniente preparazione e una conveniente discussione.

Infatti i proponenti la legge non pensarono che se, bene o male, quella legge poteva essere applicata nelle provincie ove è attivato il nuovo catasto a reddito; non è punto applicabile nelle provincie ove esistono gli antichi catasti unicamente a capitale, perchè se nel nuovo catasto si fa parola di redditi, nei vecchi catasti non se ne parla affatto; essi rimontano a 70, 80 anni fa, e non possono dare né il valore venale dei terreni, perchè questi terreni hanno cambiato di coltura, e anche di destinazione; né il reddito imponibile, perchè di reddito imponibile non si parla, e molto meno di reddito imponibile netto, che corrisponde alla rendita depurata dalle spese.

Quando si trattò di eseguire questa legge avvenne che i periti, avendo il pieno arbitrio di valutare i due elementi: valore venale e reddito, fecero perizie irrisorie, qualcuna delle quali scese al disotto dei cinque decimi, e qualcuna raggiunse perfino una diminuzione di valore effettivo di otto decimi. Naturalmente i proprietari si difesero come poterono, e ricorsero ai tribunali, ricorsero a quella autorità giudiziaria che Pisanelli (parlando dell'altra legge del 1865 di cui fu relatore) diceva protettrice naturale dei diritti e degli interessi dei cittadini, rammentando che appunto l'autorità giudiziaria doveva applicare con giustizia quella legge.

I giudici si trovarono disorientati non meno dei periti, e venne fuori una giurisprudenza contraddittoria; ci furono tribunali ed anche Cassazioni che giudicarono la legge non applicabile, altri giudicarono diversamente, e questo soprattutto perchè c'è sempre il pregiudizio

reverenziale della legge. Molti dicono: non dobbiamo vedere o sapere se la legge è buona o cattiva, ma dobbiamo applicarla a qualunque costo; e impressionati che la legge volesse che i terreni fossero pagati meno del loro valore, hanno fatto sentenze in questo senso. Ed io credo che sia ingiuria verso il legislatore, qualunque esso sia, di ritenere che esso possa volere pagare una cosa qualunque meno di quanto valga; e se tutto ciò sarebbe vergogna, sarebbe molto più vergogna per lo Stato.

Ed ora noi vediamo contestazioni giudiziarie su tutta la linea in Liguria, contestazioni giudiziarie su tutta la linea nell'Umbria, per la costruzione della Perugia-Todi-Terni; ma vi è di più: agitazioni, preoccupazioni e timori nel Lazio, al solo annuncio della costruzione della Roma-Ostia, che ancora deve essere iniziata.

Quando una legge, che ha lo scopo di raggiungere l'armonia fra i diritti e gli interessi, di determinare l'estensione dei diritti dei singoli tra loro, dello Stato verso i singoli cittadini, dei cittadini verso lo Stato, e di evitare conflitti e contese, ed invece si vede che produce contestazioni, per questo solo fatto si deve ritenere la legge non perfetta. Ed infatti solo che consideriamo che la legge presupponeva in tutte le provincie nozioni di fatto, elementi di giudizio, che effettivamente non c'erano, questo solo basta per dire che la legge era imperfetta, ed essendo imperfetta mi pare logico ricercare in quale parte non è perfetta, e in quale parte non sia applicabile.

A questo proposito, mi permetta il Senato di rammentare un precedente legislativo e parlamentare, che mi sembra avere qualche analogia col caso presente.

La legge del 1° marzo 1886 per la perequazione fondiaria, all'art. 38 sancisce che nei casi di infortuni celesti, che colpiscano una piccola zona di terreno, l'autorità amministrativa può mitigare le imposte; se poi questi infortuni celesti colpiscano vaste zone di terreni, allora occorre provvedere legislativamente.

Ebbene, quest'articolo non è stato mai applicato; quest'articolo non ha nella legge alcuna limitazione o riserva; l'articolo è rimasto tuttavia lettera morta per la ragione che il potere esecutivo ha ritenuto che esso potesse applicarsi nelle provincie a nuovo catasto, ma non potesse essere applicato in quelle a vecchio catasto.

Rammento che, nella discussione del bilancio delle finanze del 1911, richiamai l'attenzione del ministro, che mi compiacco di vedere ancora al suo posto di onore e di lavoro, su questo argomento; ed il ministro mi disse questo: questo articolo non può essere applicato per la ragione che i catasti sono differenti e perchè ostano assolutamente delle considerazioni di fatto; e riassunse il suo discorso dicendo che le condizioni di fatto non permettevano l'applicazione di questo articolo.

Ma io faccio notare che, per non applicare l'articolo, non si ricorse ad una nuova legge, nè si fece una legge declaratoria o modificativa; il potere esecutivo, con ordinanze amministrative, con istruzioni date alle Intendenze, non fece applicare la legge. Ed io cito questo esempio per venire alla conclusione del mio discorso, che cioè bisognerebbe trovare il modo di non applicare l'art. 77 in quelle provincie, dove non è applicabile.

L'onorevole ministro nella seduta del 12 maggio alla Camera dei deputati disse che una Commissione costituita dal suo predecessore e collega, onorevole Bertolini, studiava la revisione organica delle norme vigenti sulle espropriazioni; che avrebbe sollecitato le conclusioni della Commissione, e, subito dopo, avrebbe predisposto il disegno di legge invocato, e che riconosceva esservi incompletezze e difetti nella applicazione della legge di Napoli, e il Governo proporrà i provvedimenti legislativi che la mozione chiede.

Queste furono le dichiarazioni dell'onorevole ministro dei lavori pubblici, di cui io vivamente gli rendo grazie. Però mi permetta un'osservazione: perchè questa legge possa essere studiata, elaborata e presentata al Parlamento, senza illudersi, occorrerà almeno un anno, trattandosi di una legge organica, che sicuramente il ministro vorrà meditare. Dunque forse un anno basterà e non basterà ed allora: *dum Romae consulitur, Saguntum expugnatur*. Ed il *Saguntum* quale è? Sono i terreni dei proprietari soggetti ad espropriazione; ed in quest'anno all'ombra della legalità si consumeranno a danno dei proprietari tutte le ingiustizie possibili. Ora, io ricorro non solo all'equanimità ben nota ed al senso di giustizia che adornano l'onorevole ministro dei lavori pubblici, ma faccio appello alla sua scienza giuridica ed alla sua vasta dottrina amministrativa perchè esso

voglia trovare un mezzo, un modo, per riparare a questi gravissimi inconvenienti che si verificherebbero nell'anno che occorre per avere la legge in parola.

A me pare che, senza alterare le leggi che già esistono, quelle cioè del 1865, del 1885 e del 1907, basterebbe soltanto, per raggiungere lo scopo, presentare una legge di un solo articolo, il quale dicesse soltanto, che la legge di risanamento di Napoli non debba essere applicata nelle provincie ex pontificie e in genere nelle provincie di catasto a capitale.

Questa legge potrebbe essere tale da riparare a tutti i guai presenti.

Ma, come per sospendere l'applicazione dell'art. 38 della legge 1º marzo 1886, non fu necessario che questa sospensione si facesse per legge, ma bastò una semplice ordinanza amministrativa, così a me sembra che non dovrebbe essere impossibile seguire lo stesso sistema e cioè che il ministro con un provvedimento amministrativo ingiungesse agli uffici ferroviari di non chiedere la applicazione dell'art. 77 della legge 1907 nelle provincie, i cui catasti sono a capitale.

Io ritengo anche che, ove occorresse un parere del Consiglio di Stato, questo parere non sarebbe difficile ad ottenersi sollecitamente ed in senso favorevole.

Concludo dicendo: onorevole ministro, ci liberi da una accusa non immeritata, quella di avere col nostro voto deliberata una legge, che è riconosciuta inapplicabile, perturbatrice e spogliatrice: (*Approvazioni*).

#### Presentazione di una relazione.

GRASSI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GRASSI. A nome dell'Ufficio centrale, ho l'onore di presentare al Senato la relazione dell'Ufficio stesso sul disegno di legge: « Provvedimenti intesi a provvedere e combattere le malattie delle piante ».

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

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione generale sullo « Stato di previsione della spesa

del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1913 al 30 giugno 1914 ».

Ha facoltà di parlare il secondo iscritto, onorevole senatore Tamassia.

TAMASSIA. Mi permetto richiamare tutta la benevola attenzione dell'on. ministro dei lavori pubblici su alcuni argomenti che interessano la regione mantovana; problemi di importanza generale relativa, ma non meno degni di essere studiati e risolti; poichè dalla modesta vita locale si intessono la vita e l'economia nazionale.

E vengo senz'altro al mio tema.

Primissimo quello che concerne la somma lentezza con cui procede la costruzione dei tronchi della linea diretta Bologna-Verona.

Appena due tronchi funzionano, nè sappiamo quando funzionerà il terzo Nogara-Nola della Scala, ed ancora più nebuloso e desiderato è l'ultimo tronco Nola della Scala-Verona. Si dice che gravi difficoltà sorgono per la imminente costruzione della stazione centrale di Verona. Quali queste si sieno, io mi faccio interprete dei voti di tutta la regione, che dovrà essere beneficata da questa linea, perchè queste difficoltà si rimuovano e la linea alla fine si compia. Ricordi il ministro che essa doveva essere compiuta, secondo i progetti ufficiali, entro l'anno 1892! Ed ora temo sia lieto augurio augurare a ciascuno di noi vedere la vaporiera stringere, come vuole il commercio, col ricambio internazionale, la regione veronese, mantovana e bolognese. L'onorevole ministro confido mi darà una parola che varrà a dissipare le dubbiezze e la sfiducia di queste popolazioni.

E questo argomento mi trae a pregare ancora l'onor. ministro a voler provvedere perchè gli orari, che regolano le corse in questo tratto incompleto della ferrovia Bologna-Verona e che si incrociano con quelli della linea Suzzara-Ferrara, realmente armonizzino in tal guisa che vi sia continuità e raccordi opportuni tra queste linee. Noi creiamo le ferrovie e poi con le fatali incoerenze degli orari quasi le spezziamo. Non entro in particolari; ma un esame anche superficiale di queste pretese coincidenze, mostra la fondatezza di queste osservazioni, che si risolvono in reclami vivi, insistenti, generali. Si susurra questo deplorabile stato di cose doversi a conflitto tra lo Stato, proprietario della linea Bologna-Verona, e la Società privata esercente la linea Suzzara-Ferrara, che l'attraversa.

Di questo conflitto, che forse non esiste che nella fantasia di coloro che veggono partire un treno al loro arrivo, io non debbo preoccuparmi. Ciò che interessa grandemente tutta quella regione agricola, laboriosa, è che gli orari di queste linee sieno regolati nel modo più provvido e più armonico, secondo gli interessi generali.

E finalmente richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro su altra questione, che potrebbe, anche per il suo carattere igienico, essere rivolta al ministro dell'interno; ma il primo gerente responsabile è il ministro dei lavori pubblici.

Voglio parlare della così detta Fossa d'Ostiglia, di stretta pertinenza del Ministero dei lavori pubblici, tanto che è sotto la diretta sorveglianza del Magistrato alle acque di Venezia. Detta Fossa d'Ostiglia, che raccoglie tutte le acque del basso Ostigliese, per immetterle nel Po appunto ad Ostiglia, per la lentezza del deflusso delle sue acque forma quasi attorno alla grossa industrie borgata di Ostiglia una vera cintura sinistra di acque stagnanti, formante in alcuni tratti un vero lago morto. Da qui esalazioni che danno luogo a frequenti infezioni, inciampo a quella borgata di espandersi, come porterebbe l'alacre attività dei suoi abitanti. Non ignoro che il Magistrato alle acque ha preso a cuore lo studio di questa gravissima questione; ma non ignoro ancora quanto lenti siano questi studi, di fronte alle necessità igieniche impellenti, ed ai giusti reclami di quelle popolazioni. Perciò mi permetto raccomandare vivamente alla benevola sollecitudine dell'onorevole ministro di dare provvedimenti affinché questo problema sia risolto al più presto e nel modo più radicale; l'igiene lo reclama urgentemente, anche riflettendo che la regione ostigliese è pure afflitta da due altri nemici ben tristi, la malaria e la tubercolosi. (*Benissimo*).

#### Presentazione di una relazione.

MARAGLIANO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MARAGLIANO. Ho l'onore di presentare al Senato, a nome dell'Ufficio centrale, la relazione sul disegno di legge: «Provvedimenti per il personale tecnico della sanità pubblica».

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

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo la discussione generale del bilancio dei lavori pubblici.

PEDOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDOTTI. Prendo la parola col proposito di tenerla per pochissimi istanti. Intendo far semplice cenno di alcune linee ferroviarie che non figurano neppure nel bilancio dei lavori pubblici attuale, e che io vorrei invece vi fossero almeno inscritte *per memoria*.

Ma, appunto perchè ne rimanga tra noi la memoria e non si lascino cadere in oblio, chiedo venia al Senato se mi arrischio a forse tediarlo, tornando sopra un argomento sul quale, e lo scorso anno e due anni e tre anni or sono, già mi sono permesso di intrattenerlo.

Si tratta di linee di alto interesse militare, che sono al certo perfettamente presenti alla memoria del Senato: della ferrovia Piacenza-Genova, della ferrovia interna Genova-Spezia, e vorrei anche aggiungere della ferrovia Aulla-Lucca, se non fosse che per questa linea un apposito piccolo disegno di legge sarà domani o posdomani da voi esaminato, con la speranza che per questo almeno finalmente si giunga ad una conclusione.

Quanto alle altre due linee, è anche superfluo che io stia a ripetere cose già dette e ridette, e da tutti conosciute, intorno alla loro somma importanza, alla imprescindibile necessità loro, specialmente per la linea litoranea Spezia-Genova, giacchè tutti sanno quanto la linea litoranea sia esposta dalla parte del mare, nel caso di guerra.

La recente guerra balcanica ha dato qualche esempio di ciò che possono fare delle navi da guerra contro le coste nemiche, ed è facile immaginare quali terribili guasti le navi nemiche potrebbero arrecare alla nostra ferrovia Genova-Spezia. Si tratterebbe di veder tagliata recisamente per un ben lungo volgere di tempo ogni diretta comunicazione tra Genova e la penisola.

Detto questo, io penso che ogni ulteriore insistenza mia in simile argomento sarebbe su-



perflua. Però concludo con l'esprimere ancora dei voti e delle speranze, sebbene dopo tanti anni che invano si ribatte sembri persino ozioso l'ammonire.

Ma pensiamoci seriamente, o signori, perchè potremmo andare incontro a dei guai molto, ma molto, seri, se non avremo provveduto in tempo. Ho detto. (*Approvazioni*).

BAVA BECCARIS. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BAVA BECCARIS. Il Parlamento nel 1904 votava, tra le altre spese, la somma di lire 38,000,000 per il completamento della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, secondo una convenzione con la Francia, stipulata in Roma il 16 giugno 1904, e che forma parte integrante della legge stessa.

In questa convenzione all'art. 3 si dice che ognuno dei due Governi si impegna ad assicurare la costruzione delle sezioni situate sul proprio territorio, considerando il tunnel sotto il monte Graziano come interamente situato sul territorio francese, dimodochè tutte le sezioni fossero aperte al commercio nello stesso tempo, ed al massimo, nel termine di otto anni a datare dalla ratifica della convenzione.

Ora, sono passati più di otto anni, e mentre il Governo italiano ha pressochè compiuti i lavori che a lui spettavano, per quanto mi consta, il Governo francese non ha ancora messo mano al tunnel.

Il Governo certo è al corrente di questo fatto, ed io domando se si può avere la speranza che il Governo francese adempia ai patti chiari e precisi della convenzione. Non ho altro da dire.

DE CESARE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CESARE. Sarebbe stato mio intendimento promuovere una discussione piuttosto ampia sull'esercizio delle ferrovie; ma per la brevità del tempo e per i calori incalzanti non essendo questo possibile, mi limiterò a rivolgere speciali domande al ministro dei lavori pubblici. La prima, e la più importante, è questa: se cioè il Governo non creda sia arrivato il tempo di studiare il ponderoso problema, che si condensa nella parola barbaresca, ma passata nell'uso, del « disservizio ferroviario » (*Si ride*). Il disservizio ferroviario è reso tale dai ritardi divenuti cronici, e potrei dire quasi irrimediabili: i quali ritardi, mi affretto a dichiararlo, sono

men frequenti sulle grandi linee servite dal doppio binario; ma le grandi linee sono poche rispetto alla quantità, alla moltitudine per dire così, delle linee minori. Si tratta di migliaia e migliaia di chilometri. Il disservizio è, potrei dire, regionale: è minore nell'alta Italia; è mediocre nell'Italia centrale; è quasi disastroso nell'Italia meridionale, dove la regolarità è una eccezione e l'inesattezza è la regola. (*Bene*). Nel Mezzogiorno prevale quasi completamente l'unico binario, anche sulle grandi linee di Puglia e di Calabria, onde i ritardi sono frequenti anche coi treni direttissimi, e ne ho fatta la dolorosa esperienza io stesso, sul direttissimo Brindisi-Roma, il mese scorso. Reclami se ne fanno, ma a che pro? I deputati e i giornali gridano, ma lasciano il tempo che trovano: il ministro dei lavori pubblici non può essere chiamato responsabile, dal momento che vi è una Direzione quasi autonoma, che si crede irresponsabile innanzi al Parlamento e innanzi al Paese.

Questi ritardi, dunque, sono cronici, ripeto, e non mai, quasi, giustificati. Vi sono oscitanze deplorevoli di personale, onde molte lentezze che non si spiegano; vi sono linee le quali, attraversando regioni impervie e malariche, la cui percorrenza è veramente penosa durante i mesi estivi, hanno stazioni che sono spelonche addirittura, luride e prive di conforto. Alcune di esse sono persino prive di sana acqua da bere. (*Approvazioni*).

Il Parlamento, votando la legge dell'esercizio di Stato, creò una Commissione parlamentare formata di senatori e di deputati, detta di vigilanza. La Commissione è costituita di persone competenti, ma purtroppo non ha funzionato quasi mai, e ne faccio appello alla testimonianza del nostro collega Riolo, il quale di quella Commissione fa parte. Egli mi disse che da un pezzo la Commissione non si riuniva, e che vi sono ragioni per le quali non si sarebbe forse più riunita.

È su questo punto che io chiederei qualche spiegazione all'onor. ministro dei lavori pubblici.

Certo io non voglio attribuire la responsabilità del disservizio ferroviario a questo od a quel ministro; e non vorrei neppure attribuirlo ai più alti funzionari dell'Amministrazione ferroviaria. La vera causa è nell'origine; la vera

causa è nel fatto che si passò dall'esercizio privato all'esercizio di Stato, facendo un salto nel buio, dalla sera alla mattina, e senza nessuna preparazione. (*Commenti*).

Quest'esercizio di Stato, che si stabilì improvvisamente, non è quello sognato da Spaventa e da Iacini; è un esercizio di Stato *sui generis*, nel quale lo Stato, rappresentato dal ministro dei lavori pubblici, ha una parte puramente figurativa.

Questa condizione di cose, o signori, dovrebbe avere fine. (*Bene*). Io vorrei che, durante le vacanze parlamentari, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, lui che è nominalmente il responsabile, portasse la sua attenzione su questo punto; vedesse, cioè, quali sono le cause del disordine e studiasse il modo di provvedervi efficacemente, per dare al servizio ferroviario quella regolarità che ora non ha.

Dico studiare, e lo si potrebbe, perchè gli elementi sono molteplici. Il disservizio è un effetto o è una causa? Se è un effetto, troviamo la causa; se è una causa, cerchiamo di eliminarla. Il disservizio si manifesta non solo nei ritardi, ma nelle mancate coincidenze, che sono l'effetto dei ritardi, e si manifesta, quel ch'è peggio, nei frequenti disastri, i quali, oltre tutto il resto, rappresentano per lo Stato milioni di danni: disastri piccoli e grandi, divenuti quasi quotidiani, e che sono, ripeto, alla loro volta il più triste degli effetti di un disordine, che pare non trovi più rimedio nelle leggi. (*Approvazioni*).

Oltre alla causa principale, quella cioè di avere organizzato un servizio di Stato senza la responsabilità dello Stato, altrimenti che per i danni, ve ne è un'altra, che potrebbe dipendere da errori di calcoli: la nostra potenzialità ferroviaria, per la parte tecnica, consente velocità come quelle, che abbiamo nei treni diretti e direttissimi? Nei treni diretti vi è una velocità media di 60 chilometri all'ora; nei direttissimi anche di ottanta. Non sempre la forza tecnica sembra capace di raggiungere tali velocità normalmente; se dunque la capacità manca, smettiamo la pretensione americana di correre ad 80 chilometri all'ora.

Gli orari potrebbero essere modificati; e per un percorso al quale ora si assegnano, per esempio, otto ore, se ne potrebbero assegnare otto e mezzo o nove. Così almeno non saremmo

delusi fra l'orario scritto e l'orario reale. Saremmo ad un tempo più rassegnati. (*ilarità*).

Un'altra cagione del disservizio potrebbe trovarsi nel modo difettoso, come è organizzata la colossale Amministrazione ferroviaria. Questa Amministrazione risponde perfettamente ai suoi fini? Le Direzioni compartimentali funzionano regolarmente? Sono in piena armonia con la Direzione generale? E le competenze di queste Direzioni compartimentali sono definite? Paré che in molti casi non siano definite; e vi sono circostanze che lo farebbero ritenere.

Io porterò un esempio tutto personale; e su di esso richiamo l'attenzione del Senato. Pochi giorni sono andai a Pesto. Pesto è glorioso richiamo di migliaia di forestieri nei mesi di primavera e d'inverno, ma nei mesi estivi è arso dalla malaria e desolato dall'abbandono. Vi abita qualche centinaio di persone fra coloni, impiegati della ferrovia e impiegati addetti alla custodia dei monumenti. Pesto, nome sacro alla cultura umana, dove sopravvivono i maggiori monumenti dell'antica Italia, anteriori di sei o sette secoli all'era volgare: monumenti che non sono a Roma, nè a Pompèi. Di qui la grande affluenza degli stranieri a Pesto, dove pure non c'è alcun conforto, e manca persino l'acqua da bere! (*Impressione*).

La strada, che dalla stazione conduce ai monumenti, è semplicemente detestabile. E vi ha di più: il municipio di Capaccio, di cui Pesto è frazione, sostenendo forti sacrifici, ha voluto lo devolvemente dotare quella borgata di una condotta d'acqua potabile. La condotta è compiuta; ma l'acquedotto non si può aprire all'esercizio, perchè la ferrovia impedisce che sotto il binario passi un condotto in ghisa di piccolo diametro (si tratta di portare, credo, un paio d'oncie d'acqua). (*Commenti*). Il municipio di Pesto si rivolge alla Direzione generale che non risponde; si rivolge al compartimento di Napoli, che rimanda la cosa alla Direzione generale; e l'uno e l'altra dicono che è competenza dell'ufficio speciale residente a Paola in Calabria: tra Paola e Pesto corre una distanza molto maggiore che non fra Pesto e Napoli! Io prego l'onorevole ministro di far compiere un vero atto di misericordia a favore dei disgraziati abitatori di Pesto. Ci metta l'opera sua personale e rimuova con energia le difficoltà, o forse anche gl'intrighi, che prolun-

gano questo nuovo supplizio di Tantalò, e rappresentano una di quelle anomalie le quali sembrano inverosimili. E si pensi anche alla strada, lunga poco più di un chilometro.

E vengo ad un ultimo argomento, il quale concerne il Consiglio del traffico. Il Consiglio del traffico, succeduto al vecchio Consiglio delle tariffe, del quale io ho avuto per molti anni l'onore di far parte, aveva la sua importanza reale, non accademica, nel tempo in cui vigeva il regime dell'esercizio privato. Quando si passò all'esercizio di Stato, l'on. Gianturco fece un progetto, col quale dava al Consiglio delle tariffe, e che egli chiamò del traffico, poteri speciali, con un Comitato permanente, che rispondeva a quello che esiste in Francia nel *Comité consultatif*, e che sarebbe stato l'organo fra l'esercizio delle ferrovie, il Ministero dei lavori pubblici e soprattutto gli interessati. Ma, mentre il progetto era innanzi alla Camera, quella parte di esso, concernente il Comitato permanente, fu soppressa di pianta; e soppresso il Comitato permanente, il Consiglio rimase come un corpo senza testa: corpo accademico, chiamato a dare pareri, che la Direzione generale delle ferrovie accoglie o respinge, e ordinariamente respinge, se son diretti a mitigare i rigori delle tariffe ordinarie. A me pare che il Consiglio del traffico dovrebbe avere una parte attiva nell'ordinamento ferroviario, se lo si vuol tenere in vita. Il compianto Gianturco intendeva da principio farne una gran cosa, e chiamò a presiederlo il direttore generale delle ferrovie; ma questi non ne volle sapere, e fu nominato in vece sua il direttore generale del Banco di Napoli, persona energica e capace, e antico membro del Consiglio delle tariffe.

Il Consiglio del traffico ha oggi l'incarico di studiare tutto quel complesso disegno delle nuove tariffe, che fu argomento di lunghi studi da parte di una Commissione speciale. Le nuove tariffe sono state finalmente messe alla luce del sole, nel senso che il progetto è stato pubblicato ed inviato per parere alle Camere di commercio, ai Comizi agrari, agli stabilimenti industriali. Esso ha sollevato un *tolle tolle* generale di proteste: tutti vi hanno veduto un inasprimento, un peggioramento dello stato attuale, perchè tutti si lusingavano di ottenere tariffe più miti. Si prevede e si teme che sia scopo della Direzione generale, visto le crescenti

e preoccupanti spese dell'esercizio ferroviario, quello di ottenere dall'aumento delle tariffe un maggior reddito dai 10 ai 12 milioni, che naturalmente verrebbe a gravare su tutta l'economia del paese.

Già si fecero aumenti di tariffe per migliorare le condizioni del personale ferroviario, e l'altro giorno abbiamo votato un progetto per nuovi miglioramenti dello stesso personale, con l'aumento del 6 per mille sulle tariffe, le quali, ricordiamolo, non sono lievi, anzi per alcuni prodotti son gravi; e se dovessero subire maggiori aumenti, meglio lasciare le cose nelle condizioni in cui sono. In ogni caso io dirigo al ministro dei lavori pubblici una preghiera, ed è questa: che dai temuti aumenti siano esclusi i maggiori prodotti dell'agricoltura, l'olio ed il vino. Per questa parte, discutendosi ieri l'altro il bilancio di agricoltura, io feci particolare invito a quel ministro perchè stesse vigile, e non consentisse aumenti di tariffa sui trasporti dei maggiori prodotti agricoli.

Infine, poichè non vorrei più lungamente abusare della bontà del Senato, torno a pregare l'on. Sacchi, perchè in questi sei mesi che dovranno decorrere prima della nuova legislatura, porti la sua attenzione sulle cose che ho esposto, punto esagerate, anzi dolorosamente vere. Nè sono tutte, perchè potrei riferirne molte altre; ma la brevità del tempo e la discrezione non me lo consentono. E studi lui, l'on. ministro, queste questioni, perchè il responsabile politico è lui. È una croce, ma una croce di cui non può disfarsi, tranne che non si voglia staccare il servizio delle ferrovie dal Ministero dei lavori pubblici, e formare quel Ministero dei trasporti, che almeno sia responsabile innanzi al Parlamento di quanto si riferisce al complesso problema ferroviario, ch'è il maggiore della vita nazionale.

Infine un'altra preghiera mi permetto di rivolgere all'on. ministro, ed è questa. Ricorderà l'onorevole Sacchi che, due anni fa, l'onorevole Cadolini ed io discutemmo il problema delle strade vicinali. Alla discussione presero parte il ministro e lo stesso acuto relatore del bilancio dei lavori pubblici, il quale, voglio notarlo senza ombra di rimprovero, sull'ardente questione del disservizio ferroviario non ha detto una sola parola nella sua relazione. Fu in seguito a quella interessante disputa, dunque, che l'onorevole

Sacchi nominò una Commissione per lo studio del problema stradale, formata di senatori, di deputati e di altre persone competenti: Commissione, la quale ebbe a presidente il nostro egregio collega Quarta, e che compì il suo lavoro con grande coscienza e competenza. I risultati sono raccolti in un bel volume, pubblicato da tre o quattro mesi.

Io speravo, e con me gli egregi colleghi della Commissione, che il ministro avrebbe presentato il disegno di legge in questo scorcio di Sessione, e gliene feci premura. Mi rispose che per ragioni diverse preferiva farne la presentazione alla ripresa dei lavori parlamentari.

Io confido che la promessa sarà mantenuta. Quel progetto risolve felicemente il problema stradale nelle impervie regioni del latifondo. L'onorevole Sacchi vorrà con la risoluzione anche parziale del problema ferroviario e col progetto sulle strade vicinali, legare il suo nome ai due massimi fattori dell'economia nazionale: strade ferrate e strade ordinarie. Gliel'auguro e lo confido.

Non avrei altro da dire. Mi duole di avere intrattenuto il Senato più di quanto non fosse nelle mie intenzioni; e attendo dall'onorevole Sacchi, nel quale ho una simpatica fiducia, risposte che rassicurino il Senato e il Paese. (*Vive approvazioni*).

#### Presentazione di una relazione.

PARPAGLIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PARPAGLIA. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Pro-ruga del termine stabilito dall'art. 2 della legge sul lavoro delle donne e dei fanciulli ».

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

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Continuiamo la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

RIOLO. Domando di parlare per fatto personale.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RIOLO. Con vero dispiacere ho inteso che l'onorevole senatore De Cesare ha fatto il mio nome, portando qui un discorso perfettamente confi-

denziale e personale, avuto con lui. Ad ogni modo, siccome nella mia vita non vi sono equivoci, nè posso permettere interpretazioni equivocate, è bene che io riferisca al Senato la conversazione avuta col senatore De Cesare.

Il senatore De Cesare mi domandò dei lavori della Commissione di vigilanza sulle ferrovie. Io risposi, con dispiacere, che poco si era fatto, perchè una prima riunione vi era stata dopo parecchio tempo dalla nomina, ed era stato nominato presidente il senatore Vacchelli; che due sedute si erano fatte prima che i lavori parlamentari dell'anno passato fossero stati chiusi; che quest'anno, dopo la morte del compianto senatore Vacchelli, si era fatta solo una riunione, alla quale io non potetti assistere per ragioni di salute. Conchiarsi che era ben poco il lavoro fatto, e che io ne ero dolente e che non avevo presentato le mie dimissioni, appunto perchè si era alla fine della legislatura.

Questo il fatto genuino; dopo di che non ho altro da dire.

DE CESARE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE CESARE. Non so perchè l'onorevole Riolo, che io ho citato a titolo di lode, abbia voluto quasi protestare contro le cose da me riferite, e che seppi da lui stesso in un breve colloquio, il quale non ebbe nulla di misterioso:

Io ho riferito meno di quanto mi disse e che ha ripetuto or ora, che cioè egli intendeva dimettersi, non volendo portare alcuna responsabilità come membro di una Commissione quasi non più vitale. Non ho detto di più, e vorrò riconoscere, spero, il sentimento che mi mosse a confermare, con la testimonianza di lui, la stranissima condizione della Commissione parlamentare di vigilanza sulle ferrovie, che non funziona punto e della quale egli, sia pure nominalmente, seguita a far parte.

VERONESE. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VERONESE. Non è l'ora dei lunghi discorsi ma di brevi osservazioni e raccomandazioni in qualche questione urgente di questo bilancio. Mi limiterò a due questioni che mi sembrano urgenti, e delle quali l'onorevole ministro può preparare la soluzione durante le vacanze.

Sulle altre questioni gravi, sia di questo bilancio sia di altri, anche noi attenderemo che il Paese faccia il suo ordine del giorno, come

disse l'onor. Presidente del Consiglio nell'altro ramo del Parlamento, affinchè anche il Senato si rinnovi alle fonti vive del Paese.

Una delle questioni importanti sulle quali desidero brevemente intrattenere l'onor. ministro ed il Senato è già stata trattata ampiamente e con larga competenza dal nostro valoroso relatore, cioè la questione della riforma del Genio civile.

Io mi associo completamente alle osservazioni fatte dalla nostra Commissione di finanze, perchè l'Ufficio centrale che riferì sulla legge per la sistemazione idraulica dei bacini montani, di cui ebbi l'onore di essere relatore, aveva già richiamato l'attenzione del ministro su questo grave problema.

La legge per la sistemazione idraulica forestale dei bacini montani autorizza il ministro dei lavori pubblici e quello di agricoltura di assumere del personale tecnico straordinario. Ora noi, pur approvando questa disposizione, abbiamo richiamata l'attenzione del ministro sulla gravità di essa e quindi sulla necessità di organizzare su altre basi il corpo del Genio civile.

Non è lo stipendio iniziale che trattenga i giovani ingegneri dal concorrere ai posti del Genio civile, ma noi, che viviamo in mezzo a questi giovani, sappiamo che è la lentezza della carriera che li sconsiglia dal prender parte a questi concorsi. E non solo la carriera, ma anche un altro difetto, quello di sbalestrare questi ingegneri da un ufficio all'altro senza tener conto della loro competenza speciale. Avveniva anche nel Veneto che degli ingegneri architetti venissero mandati per le costruzioni idrauliche, il che dava luogo a gravi inconvenienti. Quindi la necessità di specializzare il Corpo del Genio civile. Ora anche in Italia l'ingegneria si specializza e non basta più l'ingegnere civile, ci vuole l'ingegnere meccanico, quello elettricista, l'architetto.

Per esempio, a Roma non è possibile destinare un ingegnere idraulico, occorre di preferenza un architetto: si capisce che le mansioni, di cui si deve occupare l'ingegnere a Roma, saranno principalmente edilizie, mentre invece nel Veneto dovrà occuparsi principalmente di questioni idrauliche.

Raccomando quindi all'onorevole ministro di preparare nelle vacanze questo disegno di legge

che, come ha detto bene il relatore, è urgente.

Giacchè ho la parola sul Genio civile, richiamo l'attenzione del Governo anche sul Consiglio superiore dei lavori pubblici, il quale ha bisogno di essere un poco riformato; bisogna introdurre nuovi elementi tecnici, è opportuno che al Consiglio superiore appartengano quei funzionari di altri Ministeri che si occupano di questioni importanti.

Ad esempio, il ministro delle finanze tratta di derivazioni di acque pubbliche e molte volte il Consiglio superiore è chiamato appunto a giudicare di queste derivate, e quindi importa che in esso vi sia anche un rappresentante del Ministero delle finanze.

Un'altra questione, che mi sembra urgente ed importante, è quella riguardante la navigazione interna.

Voi sapete che c'è una legge generale sulla navigazione interna approvata nel 1910 su presentazione dell'on. Bertolini.

Non parlo degli studi che sono stati fatti prima della legge, dirò solo che le molte Commissioni nominate, e che hanno fatto importanti lavori, hanno però destato nel paese troppe illusioni su questa navigazione interna: si è parlato della navigazione attraverso le Alpi e l'Appennino, mentre non abbiamo si può dire che qualche battello a vapore attraverso al Po. Bisogna dunque limitare la legge a quei punti dove può essere utile il concorso dello Stato. La legge del 1910 è stata piuttosto una legge teorica, perchè non poteva essere basata sulla esperienza in casa nostra, che non avevamo.

In seguito alla legge 1910, i comuni, le provincie e le Camere di commercio di Milano e di Venezia si sono riuniti in Comitato, presieduto dall'on. Carmine, per studiare la linea di navigazione tra Venezia e Milano: badate bene che questa linea è una delle più importanti, di esito sicuro perchè già esercitata dalla Repubblica di Venezia e dal Loyd austriaco prima del 1859. Ora, questo benemerito Comitato, auspicato dalla Camera di commercio di Milano, fece già il suo progetto, la cui spesa sarebbe di circa 50 milioni. Questo progetto fu approvato da una Commissione nominata dal ministro e presieduta dal comm. Maganzini, presidente di Sezione del Consiglio superiore dei lavori pub-

blici. La Camera di commercio di Milano, con iniziativa, che grandemente l'onora, ha domandato essa la concessione al Ministero. Senonchè ci troviamo di fronte alla legge, la quale riesce di ostacolo alla concessione stessa.

L'esperienza ha dimostrato che la legge, nelle sue linee generali, è buona, ma in alcuni particolari deve essere ritoccata, ed è su questo punto specialmente che richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro. Per esempio, l'art. 27 della legge stabilisce che deve essere presentato un progetto esecutivo: ora in queste grandi questioni tecniche, non può esser presentato un progetto definitivo, ma bensì un progetto di massima, anche per la ragione, che facendosi poi il progetto definitivo, si possono fare delle varianti per accontentare diverse località che non erano incluse nel progetto di massima, e quindi non è possibile di richiedere, specialmente da un ente pubblico, come la Camera di commercio di Milano, un progetto esecutivo.

Ma v'è di più: l'art. 24 stabilisce che la concessione non è data soltanto per la costruzione delle opere nuove, ma anche per l'esercizio della linea di navigazione. Ora si capisce che un ente pubblico costruisca le opere necessarie alla linea di navigazione, ma non può essere obbligato ad esercitare la linea. Bisogna quindi separare l'obbligo per la costruzione dall'obbligo dell'esercizio della navigazione, che deve essere libero.

Si deve inoltre notare che l'art. 7 dice che il riparto delle spese di ciascuna provincia, e di ciascun comune, è determinato provvisoriamente in base alle spese previste nei progetti esecutivi, e compiuta l'opera la ripartizione delle quote è definitivamente stabilita in proporzione della spesa effettiva.

Ora, quando si tratta di enti pubblici, è equo che lo Stato faccia lo stesso trattamento verso di essi, cioè il contributo governativo deve essere stabilito dalla spesa effettiva a opera compiuta.

Ed ora un'altra osservazione (le mie sono piccole osservazioni, le quali sono necessarie perchè la legge sia applicata).

L'art. 24 dice che la concessione non si deve fare soltanto per la costruzione, ma anche per la manutenzione, gl'impianti e l'esercizio. Ora, io raccomando all'on. ministro, che quando ritoccherà questa legge, scinda queste parti, vale

a dire, che si possa dare la concessione, o per la manutenzione o per l'impianto, o per l'esercizio, non già che le cose siano legate insieme, perchè in questo caso io credo che la Corte dei conti non approverebbe una concessione che riguardasse una sola parte e non il complesso delle condizioni stabilite dall'art. 24.

Io richiamo poi l'attenzione del Governo sulla classificazione stabilita dall'art. 1, la quale è artificiosa.

Badate che, quando il Senato ha approvato questa legge, l'ha approvata in queste condizioni: il 20 dicembre l'on. Colombo presentava la relazione e il 21 successivo si approvava la legge. Quindi si può dire che su questa legge non ci fu discussione, e coloro che erano assenti da Roma non poterono intervenire alla discussione.

È per questo che, se io faccio ora qualche osservazione d'indole generale, non mi si può osservare che potevo farla allora.

Secondo l'art. 1 di quella legge, le opere si dividono in quattro classi: nella prima classe sono poste quelle che hanno un prevalente interesse militare.

Ora, dalla classificazione, così come fu fatta, nemmeno il Po presenta questo interesse e quindi non c'è nessun corso d'acqua di prima classe.

Io ritengo che, come abbiamo delle strade nazionali, alla cui manutenzione pensa il Governo, così dovremmo avere anche dei canali nazionali.

Vi sono delle grandi linee fluviali, come quella Venezia-Milano e quella del Tevere, che evidentemente dovrebbero essere comprese nella prima classe.

Secondo la legge, le opere di seconda classe devono servire al traffico di estesi territori. Matematicamente la parola « esteso » vuol dire di grande superficie. Quindi anche qui bisognerebbe dire: un territorio che sia denso di popolazione, di industrie e di commerci, perchè altrimenti è inutile far delle linee di navigazione che non servano a nulla o a ben poco.

Finalmente osservo che, secondo la legge del 1865, vi sono dei canali navigabili, che erano iscritti in 1ª categoria, per i quali la manutenzione spetta allo Stato. Ma molti di questi canali, secondo la classificazione dell'art. 1 della legge sulla navigazione interna, non possono

essere compresi nella 2<sup>a</sup> classe, e quindi dovendo essere compresi nella 3<sup>a</sup> e 4<sup>a</sup> classe, la loro manutenzione spetterebbe a consorzi immaginari, e quindi questi canali di navigazione non essendo più mantenuti dallo Stato non servirebbero più al loro scopo. E quindi la legge avrebbe per primo effetto di sopprimere dei canali di navigazione esistenti.

Richiamo perciò l'attenzione dell'onorevole ministro, perchè veda di comprendere questi canali nella 2<sup>a</sup> classe.

È termino raccomandando al ministro di pensare al grande problema dell'utilizzazione delle nostre acque, sia dal lato dell'igiene, sia dal lato della navigazione, sia da quello dell'industria. Il Governo dovrebbe oggi avere una politica anche delle acque, come l'aveva la Repubblica veneta. Si tratta di questioni tecniche e giuridiche difficili, ma molto importanti; oggi non sappiamo neppure che cosa sia acqua pubblica; mentre secondo la Repubblica veneta tutte le acque erano pubbliche. La teoria della Repubblica veneta era molto semplice, e noi certo non possiamo adottarla, tanto più che anche la Repubblica veneta, in alcuni casi, eccezionali, specialmente in tempo di guerra, era venuta meno ai suoi principi.

Io credo che, se l'onorevole ministro dei lavori pubblici, al quale auguro di rivederlo a quel banco nella prossima legislatura, provvederà a questo grande problema con una politica decisa, egli sarà ancora più benemerito del nostro Paese. *(Bene)*.

#### Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto. Prego i senatori segretari di procedere alla numerazione dei voti.

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Astengo.

Bacelli, Barracco Roberto, Barzellotti, Bava Beccaris, Bertetti, Bettoni, Biscaretti, Blaserna, Bodio, Borgatta, Botterini.

Cadolini, Camerano, Cefalo, Cefaly, Celoria, Cencelli, Chironi, Coffari, Colonna Fabrizio, Colonna Prospero, Cuzzi.

D'Alife, Dalla Vedova, Dallolio, D'Andrea,

De Cesare, De Cupis, Del Zio, De Riseis, De Sonnaz, Di Brazza, Di Carpegna, Di Collobiano, Dini, Di Prampero, Di San Giuliano, Di Teranova.

Fabrizi, Fadda, Falconi, Faravelli, Filomusi Guelfi, Fiocca, Foà, Fortunato, Franchetti, Frascara.

Garavetti, Garofalo, Gherardini, Giordano Apostoli, Giorgi, Goiran, Gorio, Grassi, Grenet, Gui.

Inghilleri.

Lagasi, Leonardi Cattolica, Lucca, Luciani, Lustig.

Malaspina, Malvezzi, Manassei, Maragliano, Mariotti, Martuscelli, Massarucci, Mazza, Mazziotti, Mazzoni, Mele, Melodia, Monteverde, Morra.

Orsini Baroni.

Pagano, Parpaglia, Pasolini, Pedotti, Petrella, Pigorini, Ponti, Ponza Coriolano, Ponzio Vaglia.

Reynaudi, Riolo, Rolandi Ricci, Rossi Giovanni.

Saladini, Salvarezza Cesare, Sandrelli, San Martino Enrico, Santini, Schupfer, Scillamà, Senise Tommaso, Sonnino, Spingardi.

Tajani, Tamassia, Tami, Tiepolo, Tommasini Torlonia, Torrigiani Filippo, Torrigiani Luigi, Vacca, Veronese, Vidari.

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Continuiamo la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare il senatore Cencelli.

CENCELLI. Io, con pochissime parole, farò una raccomandazione all'on. ministro relativamente ai servizi automobilistici.

In un allegato alla relazione della Giunta generale del bilancio alla Camera dei deputati, ho visto che attualmente le linee sussidiate dallo Stato sono 199 per un percorso di chilometri 8,636,640, con un sussidio di lire 4,676,822; di più ci sono altre 29 linee concesse col sussidio dello Stato, ma ancora da aprirsi all'esercizio, per chilometri 1365 con un sussidio di lire 762,452; di più altre 47 linee in via di concessione per 1,399,610 chilometri, con sussidio di 358,362 lire. In totale le linee sarebbero 275 per un percorso di chilometri 11,502,980 e con sussidio di 5,896,636 lire.

Il fondo stanziato in bilancio a questo titolo è di lire 5,660,000, e quindi insufficiente anche a provvedere al sussidio delle linee già concesse. A me risulta, e credo risulti anche ad altri, che ci sono per lo meno altre 200 domande di linee da essere sussidiate dallo Stato. Vorrei sapere dall'on. ministro come intenderà provvedere per sussidiare queste linee, le quali rappresentano, per molte popolazioni lontane da comunicazioni ferroviarie, l'unico modo per avvicinarsi al mondo civile. Io credo che anche l'on. ministro del tesoro non sarà alieno dal venire in aiuto al collega dei lavori pubblici perchè la concessione di questi sussidi...

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Sono già arrivato in aiuto parecchie volte.

CENCELLI. ...risparmierà a lui sussidi molto maggiori per linee ferroviarie e tramviarie.

E giacchè ho la parola, prendo l'occasione per raccomandare vivamente all'on. ministro una domanda di sussidio appunto per una rete automobilistica, presentata dalla Ditta Brambilla, la quale abbraccerebbe, con le sue linee, una grande estensione di territorio, appartenente alle due provincie di Roma e di Perugia; è una linea che partirebbe da Roma e passerebbe per Monterotondo, Palombara, Castelnuovo di Porto, e dall'altra parte da Terni arriverebbe a Narni, Civitacastellana e Nepi, passando per molti comuni intermedi.

Per essere, come ho promesso, breve, chiudo il mio dire raccogliendo in un ordine del giorno i concetti da me esposti. L'ordine del giorno sarebbe questo:

« Il Senato invita il ministro dei lavori pubblici a provvedere maggiori fondi al cap. 161 del bilancio, necessario a sussidiare l'impianto e l'esercizio di nuove linee automobilistiche, già approvate dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e dal Consiglio di Stato, o in corso di istruttoria ».

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Di Brazzà.

DI BRAZZÀ. Prendo occasione da quanto ha detto l'onorevole collega Pedotti circa le ferrovie militari, per chiedere all'onorevole ministro a che punto stiano i lavori sulla Ostiglia-Treviso e sulla linea pedemontana Sacile-Pinzano: e che, se ne sia il caso, voglia sollecitare questi lavori il cui compimento è di grandissimo interesse militare. Non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Torrigiani Luigi.

TORRIGIANI LUIGI. Non entrero nel dibattito delle gravi questioni trattate finora, mi limiterò a segnalare all'onorevole ministro dei lavori pubblici un inconveniente che si sta verificando nella costruzione della linea Borgo S. Donnino-Fornovo e che credo si sia ancora in tempo a correggere, in questa e in altre linee. Sulla linea Borgo San Donnino-Fornovo, che è destinata ad avere due binari, si sta oggi procedendo all'impianto di un solo binario. Ora, siccome su questo tronco di ferrovia il traffico diventerà certamente importante, è ovvio pensare che, quando si dovrà fare l'impianto del secondo binario, verranno disturbati enormemente i servizi ferroviari, non solo, ma, ed è questa un'altra questione importante, la spesa, che oggi si dovrebbe incontrare impiantandosi simultaneamente i due binari, sarà certamente minore di quella, a cui si dovrebbe andare incontro quando, impiantato un binario e aperta all'esercizio la linea, si dovessero produrre gravi incagli al servizio ferroviario e certo duplicare o triplicare le spese occorrenti. Ecco perchè ho rivolto all'onorevole ministro dei lavori pubblici quest'osservazione, persuaso che egli certamente vorrà provvedere ad evitare l'inconveniente accennato.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cadolini.

CADOLINI. L'onor. ministro dei lavori pubblici ha presentato all'altro ramo del Parlamento un disegno di legge, avente per iscopo di incoraggiare la costruzione dei serbatoi e dei grandi laghi, i quali debbono rendere possibile e agevolare, sia l'irrigazione, sia la creazione dell'energia elettrica. Su quel disegno di legge è stata presentata una dotta bellissima relazione, che certamente contiene commenti e note molto interessanti.

Ma un'osservazione debbo tuttavia esporre all'onorevole ministro.

I predetti provvedimenti per incoraggiare la costruzione dei serbatoi hanno, come ho premesso, due scopi: l'irrigazione e la creazione dell'energia elettrica, senza considerare però che questi due scopi non si raggiungono nello stesso modo, perchè, mentre la creazione dell'energia elettrica è opera industriale, non si può dire altrettanto dell'irrigazione.



Date pure ad una Società industriale la costruzione di un serbatoio per la forza motrice; e dico forza motrice, perchè, con le condutture metalliche, si può trasportare la forza motrice da un luogo ad un altro, senza farne la trasformazione in energia elettrica, come raggiunse siffatto scopo l'acquedotto Galliera. L'irrigazione invece non può essere oggetto d'industria, poichè ad un industriale non può convenire creare un serbatoio per l'irrigazione, quando i paesi i quali dovrebbero raccoglierne i benefici non abbiano preparate le loro terre ad essere irrigate. Sarebbe una grande illusione il pensare altrimenti.

Dovè l'irrigazione già esiste, fate pure i canali, e se c'è scarsità d'acqua troverete chi ne fa la richiesta. Ne avemmo una prova nella provincia di Cremona, ove, per opera del compianto nostro Vacchelli, fu creato il canale di Marzano, il quale riuscì a perfezione, perchè era un canale d'impinguamento. Le terre erano irrigue, ma l'acqua che possedevano riusciva insufficiente, perciò quella del Marzano, un po' alla volta, fu felicemente utilizzata. Ma quando si tratta di fondi in cui i proprietari debbono spianare i loro campi, con una determinata pendenza, in guisa che possano ricevere le acque, ci vuole ben altro! È una spesa non mai inferiore di 500 lire l'ettaro. Certo è che se non hanno altri incoraggiamenti, non chiederanno l'acqua. Questo è un fatto confermato dall'esperienza. Dopotchè fu promulgata nel 1886 la legge sull'irrigazione, l'offerta dei contributi del Governo per incoraggiare tali opere non ottenne che piccoli effetti; tanto è vero che gli stanziamenti annuali per sussidi alla irrigazione rimasero sempre gli stessi. La sola importante opera sussidiata è il canale di Marzano nella provincia di Cremona poichè, come ho premesso, è un canale d'impinguamento.

Per la irrigazione bisogna che il Governo provveda direttamente. Se in questa materia si fa assegnamento sull'opera dei Consorzi si coltiva un'utopia. Ormai si è veduto che dall'iniziativa dei Consorzi non si possono attendere opere di questa natura.

A coloro che si propongono creare l'irrigazione bisogna offrire un nuovo incoraggiamento, cioè concedere mutui ad interesse ridotto, come si è fatto per il bonificamento dell'Agro Romano. Siffatti mutui ad interesse ridotto accordati, come

vuole la legge, dalla Cassa dei depositi e prestiti, sono quelli che hanno ridestato nella campagna romana l'attività nelle opere di trasformazione e di bonificazione agrario.

Dunque la legge bisogna compilarla in modo da distinguere interamente, la concessione per l'industria meccanica, dalla concessione per la irrigazione.

Convieni notare inoltre che il serbatoio per l'irrigazione è ordinato in modo, che, allorchè sia riempito, e sia di poi trascorso il periodo dell'irrigazione, non si estragga più acqua; allora si aprono gli scaricatori di fondo e le acque rimaste, sgorgando con violenza, asportano i depositi terrosi e ghiaiosi, formati dalle acque torbide defluenti dalla valle superiore. Ma altrettanto non si può dire dei serbatoi industriali, che talvolta c'è pericolo di vederli riempiti di materie alluvionali, come minacciava di accadere del serbatoio della Lomellina nel territorio di Novi Ligure.

C'è una grande differenza fra i serbatoi a servizio continuo, come quelli per la forza motrice e per l'acqua potabile, ed i serbatoi che, servendo ad un uso temporaneo e interrotto nella stagione in cui non si procede all'irrigazione, ne rende agevole lo sgombro.

Convenga dunque che l'onorevole ministro sottoponga quel disegno di legge ad un nuovo studio, e a compierlo chiami soprattutto coloro che sono addetti ai canali Cavour, o ad altre opere di questo genere. Pensare che il Genio civile abbia cognizioni d'irrigazione, è un errore. Bisogna affidarsi a coloro che vivono in mezzo a siffatte opere, e che ne conoscono tutto il meccanismo. Così pure agli ingegneri industriali, che sanno per esperienza come si governano le opere di tale natura. E per completare siffatti studi, bisogna altresì chiamare gl'ingegneri delle miniere, i quali soli hanno le cognizioni necessarie, per determinare se, oppure no, la natura del terreno costituente il fondo di una valle, sia adatta per servire come bacino di un serbatoio.

Giova richiamare l'attenzione dell'onorevole ministro sopra la necessità di studi preparatori, perchè, mentre in realtà il pensiero di incoraggiare queste opere è un pensiero ottimo; è desiderabile che l'incoraggiamento sia coordinato alle regole dell'arte, in guisa che nella nuova legge non si confondano fra loro

i due scopi, giacchè una legge di questo genere, quando fosse errata, non produrrebbe gli effetti desiderati.

Ed ora due parole sopra un'altra questione, della quale si discorse altra volta.

Da qualche tempo c'è una certa inquietudine, perchè non si pon mano alla costruzione della ferrovia Roma-Ostia. In verità non si può comprendere perchè tale ferrovia non sia stata costruita 20 anni prima. Ma a parte questo lamento, giova ricordare che, a proposito della desiderata linea, sorse una questione che ancora si ignora come sarà risolta. La questione cioè, se, oppur no, la stazione capolinea debba essere in piazza Venezia dinanzi al monumento nazionale del grande Re. Altra volta fu notato che per giungere in piazza Venezia si dovrebbe costruire un tronco di ferrovia sotterranea, attraversando i terreni acquiferi che soggiacciono alla parte pianeggiante di Roma.

Fu allora pure osservato, che quando si fanno escavazioni in quegli strati acquiferi, si muovono tutte le fondazioni dei fabbricati adiacenti. Io citai parecchi esempi, da me accertati nell'esercizio della professione, e fra gli altri la costruzione della galleria in via del Babuino, in seguito alla quale poco mancò che crollasse il palazzo del conte Cerasi.

Siffatta ferrovia passerebbe attraverso l'Aventino; e fin qui non c'è nulla da eccepire, perchè l'Aventino si erge sulla roccia, e non si corre quindi alcun pericolo a traforarlo.

Dall'Aventino la linea uscirebbe alla Bocca della Verità, e questo sembrerebbe il luogo migliore per creare la stazione; perchè, per giungere sino in piazza Venezia, bisognerebbe senza necessità demolir parecchie case, e inoltre alterare il piano regolatore.

Tante novità per giungere in piazza Venezia, quasi che questa fosse il centro di Roma, mentre il centro di Roma non è.

Per tutti coloro che abitano a porta Pia o in luoghi simili, piazza Venezia è lontana poco meno dell'Aventino. Dunque è lecito invocare dall'onorevole ministro una decisione, che ci salvi dal pericolo di turbare il decoro della piazza monumentale, e dagli inevitabili danni. Affrettiamo la costruzione di questa benedetta linea, rispettando piazza Venezia, ed evitiamo il

pericolo che l'opera sotterranea comprometta la stabilità del Palazzo Venezia e di altri ragguardevoli edifici.

Un argomento importante è stato toccato dall'on. Veronese, quello della navigazione interna. Ora per la navigazione interna non giova preoccuparsi se le Commissioni del 1903 e del 1905 presentarono tante proposte provocando infinite aspirazioni.

È un'opera che sarà benefica per tutta l'Italia quella di congiungere, con una linea di navigazione, l'Adriatico col Lago Maggiore, mediante un canale fra il Po ed il porto Corsini, e percorrendo, prima la corrente dell'Eridano, poi i canali navigabili esistenti fra questo fiume ed il Lago.

Siffatta linea, darebbe sviluppo al commercio di tutto il nostro litorale Adriatico, e anche dei paesi della Libia, per giungere ai piedi del S. Gottardo e del Sempione. Questa è la linea che dovrebbe prevalere ad altre, e costituire una vera linea di Stato, quali sono tutte le grandi linee navigabili, create o perfezionate in paesi esteri, cioè il canale di Kiel, il Danubio, il Reno, il Rodano, il Meno ed altri.

È inutile ricordare che la legge del 1910 non classifica siffatta opera fra quelle a intero carico dello Stato, dal momento che, con una nuova legge, si può decretare che sia posta in prima classe.

È inutile quindi preoccuparsi della legge del 1910. Come si fa a credere che le grandi opere si possano concedere all'industria locale, mentre dalle medesime deve essere esclusa qualsiasi ingerenza di enti privati? Su tale argomento richiamo l'attenzione del Governo. Si è spesso parlato della linea di navigazione da Venezia a Milano, e si è detto che questa fu percorsa anche dal Lloyd austriaco. Ma il Lloyd austriaco percorreva il Po fino al Naviglio di Pavia, e risalito questo, proseguiva per il Naviglio grande sino al Lago Maggiore. Invece ora si tratta di aprire un canale da Milano a Pizzighettone, e poi prolungarlo fino al Po. Ma vi è proprio bisogno di un canale nuovo, quando esiste il Naviglio di Pavia? Bisognerà sistemarlo, ma non presenterà di certo le difficoltà e le spese di un canale nuovo come quello che fu ideato.

Perchè attraversare paesi, in cui è fiorente

l'agricoltura, per opera della irrigazione? Perché rompere un ampio sistema di canali che attraversano quelle terre feconde? E far persino dei tronchi in muratura? Come si possono ideare e affrontare tanti ostacoli? Col canale profondo si raggiungerebbe e si taglierebbe la falda acquifera, che alimenta i piccoli fontanili artificiali, che pur servono alla irrigazione. Così il prezzo delle espropriazioni sarebbe una temibile incognita.

VERONESE. Ma lo ha approvato il Consiglio superiore.

CADOLINI. Ma che c'entra il Consiglio superiore? Qui non si tratta di una questione tecnica, ma di una questione economica e commerciale, nella quale quell'alto Consesso non ha competenza. Né si tratta degli interessi di Venezia o di Milano, ma si tratta degli interessi di tutta l'Italia ai quali Venezia potrà partecipare, con la sistemazione dei canali che la congiunsero al Po.

La linea dal Porto Corsini al Lago Maggiore, percorrendo i corsi d'acqua esistenti, dovrà essere grandiosa, e occorrerà un certo tempo a compierla; ma una questione così grave non deve pregiudicare. Intanto il Governo potrà studiare un progetto regolare, perché quando — anziché aprire canali nuovi, che richiedono tante opere incognite di sistemazione — vuoi sistemare ciò che esiste, il compito è agevole perché non si tratta che di allargare i canali esistenti e di regolarli. Così operando, anche le espropriazioni non saranno molto costose, mentre per aprire un canale da Milano a Pizzighettone, attraversando quei terreni frastagliati da una fitta rete di canali irrigatori, interrompendo la continuità di questi, e nel tempo stesso dividendo i fondi, il costo delle espropriazioni sarà enorme, senza parlare di danni economici e agrari.

A tale opera si connette la sistemazione stabile del Po, che si potrà progressivamente compiere per mezzo degli argini ortogonali accoppiati, quali si impiegarono in Olanda a riordinare il corso del Reno, e che ora si applicano felicemente alla sistemazione del Tevere. Sistema da molti anni applicato in Germania, come dimostra il trattato classico del Pechman.

Quanto all'osservazione del senatore Veronese, che l'opera è stata approvata dal Consiglio superiore, io osservo che i veri competenti non

sono i membri di quel Consiglio, bensì i navigatori; bisogna sentire gli uomini di mare, perché sono loro che debbono percorrere questi canali e risalirli fino al Lago Maggiore. Il Consiglio superiore, lo ha accennato anche il senatore Veronese, non può essere competente in tutte le materie, come non lo è nello studio delle opere di irrigazione. Il Consiglio superiore dovrà compilare il progetto tecnico, ma il concetto fondamentale dell'opera non è di sua competenza.

Ho forse parlato troppo a lungo, e non intendo proseguire: aggiungo solo che il Lloyd austriaco non sognò mai di aprire un canale da Milano a Pizzighettone, che sarebbe un disastro. Il Lloyd, conviene ricordarlo, non partiva da Venezia, ma penetrava per il Po di levante, non molto lontano dalla foce del fiume che non potrà mai rendersi navigabile.

Le navi triestine entravano in quel canale; indi, per mezzo della conca ancora esistente, scendevano nel Po, raggiungevano il Ticino, e per il Naviglio di Pavia proseguivano per Milano. Questa era la linea di navigazione di allora e non altra.

#### Presentazione di una relazione.

D'ANDREA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

D'ANDREA. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Conversione in legge del Regio decreto 27 gennaio 1913, n. 14, portante modificazioni alla cinta ed alla tariffa daziaria del comune di Napoli ».

PRESIDENTE. Do atto all'onore. D'Andrea della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprenderemo la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

DALLOLIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DALLOLIO. Tre mesi or sono ebbi l'onore d'interpellare l'onorevole ministro dei lavori pubblici intorno ad una questione di grandissimo interesse nazionale, cioè sulla ferrovia direttissima Bologna-Firenze. Non ricorderò ora tutte le ragioni per le quali io invocavo dall'onore-

vole ministro la promessa di un pronto inizio dei lavori; quelle ragioni non hanno bisogno di essere ripetute e sono presenti al pensiero di tutti. L'onorevole ministro dei lavori pubblici, e con esso il ministro della guerra, riconoscendo l'importanza grandissima della questione, diedero le più ampie assicurazioni di interessamento per la pronta esecuzione di quella grande opera, e l'onorevole ministro dei lavori pubblici segnatamente promise che, entro brevissimo tempo, sarebbero incominciati i lavori del primo tronco di questa direttissima.

Debbo ora dire che il ministro dei lavori pubblici mantenne la sua parola e bandì, pochi giorni dopo la discussione che ebbe luogo in quest'Aula, l'appalto per il primo tronco della direttissima; ma la cattiva stella che splende su quest'opera, ha voluto che poco tempo dopo che l'appalto era stato bandito, il ministro ritirasse i bandi e provvedesse con un decreto, secondo il quale i lavori della direttissima, se non erro, e se erro il ministro mi correggerà, dovevano essere eseguiti dalla stessa Direzione generale delle ferrovie, specialmente mediante contratti con le cooperative. Non entro nel merito della decisione ministeriale, la quale suscitò grandi controversie fra le cooperative da una parte e gli imprenditori dall'altra; non è questo il punto sul quale io intendo ora fermarmi; ma fatto sta che anche questo nuovo decreto, il quale doveva, come allora si disse, provvedere ad affrettare l'esecuzione dei lavori, perchè si togliessero di mezzo i termini per l'appalto, ha avuto per conseguenza che i lavori sono ancora di là da venire.

Che cosa sia avvenuto, io esattamente non so: si è parlato di una mancata registrazione da parte della Corte dei conti. Sentirò quello che l'onorevole ministro crederà di dovermi rispondere per spiegare la ragione del ritardo. Ma il fatto è questo, che, nonostante il buon volere affermato dal ministro, del quale, del resto, non ho dubitato mai, sono passati tre mesi e i lavori non sono cominciati. Si ripete per la direttissima Bologna-Firenze quello che si è verificato per la Bologna-Verona, per la quale faceva testè giuste rimostranze il collega Tamassia. Ma io confido che l'onorevole ministro dei lavori pubblici vorrà darmi nuove formali assicurazioni, e soprattutto dare disposizioni perchè i lavori siano immediatamente intrapresi.

Non può credere l'onorevole ministro quanto senso di sfiducia gettino nelle popolazioni questi continui ritardi, queste continue incertezze; si giunge a dubitare delle stesse assicurazioni del Governo. Trattandosi di un'opera di grandissima importanza nazionale, confido dunque che l'onorevole ministro vorrà assicurarmi che è sua ferma volontà di mantenere le promesse già fatte al Senato.

Io mi limito a dir questo: che ogni giorno di ritardo torna di danno e di pericolo al Paese. (*Approvazioni*.)

TORRIGIANI FILIPPO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TORRIGIANI FILIPPO. Io nulla ho da aggiungere a quanto ha già detto l'onorevole Dallolio sulla questione della direttissima Bologna-Firenze. Spero che potranno essere sollecitamente tolti di mezzo gli indugi che hanno fatto sì che fino ad ora i lavori di una ferrovia, così importante, non abbiano potuto avere principio.

Sulla questione del progetto, non vi è più ragione di discussione; resta ferma l'assicurazione che Firenze sarà capo linea. Quindi, ripeto, non posso che associarmi ai voti e ai desideri espressi dall'onor. Dallolio.

Ma di un'altra questione voglio per un momento occuparmi, per fare una domanda ed una raccomandazione all'onor. ministro. Tra qualche giorno, ai primi del mese di luglio, si aprirà all'esercizio il tronco Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, e mi spiace di non vedere qui presente l'onor. Bertolini, perchè a lui certo si deve in gran parte il merito di avere risolto questa questione da tanti anni in sospenso. Certo l'apertura di questo tronco sarà di gran vantaggio, se non altro perchè servirà a sgombrare la stazione di Firenze dall'eccesso di carri e di merci in transito ascendenti e discendenti. Però occorreranno molti anni prima che la linea direttissima possa essere costruita, e intanto ci troviamo ad avere con la Porrettana dei grandissimi inconvenienti, che possono essere, io credo, facilmente, almeno in gran parte, rimossi. Voglio parlare dell'inconveniente grande del fumo nelle gallerie, che può essere oggi evitato con l'adozione della trazione elettrica in una parte di questa linea. Ora, non vi sono più difficoltà tecniche, a questo riguardo; è una gloria italiana l'aver adottato la corrente trifase per le

trazioni elettriche ferroviarie. Credo che non si possa nemmeno opporre la questione finanziaria, perchè, anche se non fosse vero ciò che si dice (che si troverebbe molto facilmente chi assuma l'impresa a suo carico, col solo compenso di una percentuale sopra il maggior reddito della linea), la questione finanziarla non dovrebbe preoccupare, perchè la linea con questo sistema, oltre a dare un grande vantaggio per il comodo e la salute dei viaggiatori, verrebbe ad acquistare una potenzialità molto maggiore.

Quello che io volero domandare all'onorevole ministro è questo: intende il Governo di sollecitare il più che sia possibile l'adozione di questo sistema che ha dato già in altre linee, specialmente sulla linea dei Giovi, così buoni e soddisfacenti risultati? Io raccomando all'onorevole ministro che voglia provvedere al più presto.

Non ho altro da dire. (*Approvazioni*).

CUZZI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CUZZI. Io non avrei osato prendere la parola in questo momento della discussione, ma, dacchè altri colleghi che hanno raccomandato linee speciali, me ne diedero l'esempio, mi consenta il Senato di dire una parola in favore della linea Locarno-Fondo Toce, ben nota all'onor. ministro dei lavori pubblici.

Io non ho bisogno di ricordare gli estremi di questa linea, che la fanno una delle principali, perchè una legge dello Stato, quella del 1905, l'ha riconosciuta espressamente come meritevole del massimo sussidio, che lo Stato accorda per le linee concesse all'industria privata. È anche una linea strategica, e lo Stato maggiore militare, in seguito ad una visita fatta, ha dichiarato di appoggiarla, suggerendo anzi opere opportune nell'interesse della difesa nazionale. Sulla domanda per la sua concessione ha avuto il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici e quello del Consiglio di Stato, e per essa si sono interessati e concorsero con larghi contributi la provincia ed il comune di Torino, la provincia di Novara e le Camere di commercio di Novara e di Torino; che hanno riconosciuto in essa quella importante arteria, la quale dovrà unire la regione estrema dell'Italia verso il confine svizzero, con tutta la ploga torinese corrispondente

a quella linea prealpina, che già da tempo era stata progettata, per congiungere i porti occidentali del Mediterraneo, con la linea del Gottardo attraversando una regione importantissima, ricca di stabilimenti industriali, dai quali l'Erario ritrae ogni anno non indifferenti contributi.

Questa linea, come ho detto, ha ricevuto ormai il battesimo della sua massima importanza, da tutti gli enti consultivi; altro non manca (e questo è noto ai ministri dei lavori pubblici e del tesoro) che di fare una piccola concessione a favore degli enti interessati, province, e comuni, i quali, con non lievi sacrifici, contribuirono in una somma considerevole per costituire il capitale necessario alla sua costruzione.

A questo riguardo, pende una domanda degli enti interessati e del Comitato promotore, innanzi al Ministero del tesoro e a quello dei lavori pubblici. Io confido che, persuasi della importanza di questa linea internazionale, che deve congiungere il Sempione al Gottardo, vorranno consentire che il contributo da essi votato sia considerato e ritenuto nella forma votata, col trattamento dovuto in ogni caso al capitale occorrente alla costruzione della linea, e rendere così possibile l'accoglimento della domanda di sua concessione. (*Bene*).

#### Presentazione di una relazione.

DALLOLIO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DALLOLIO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Restituzione della tassa interna di fabbricazione per la birra esportata all'estero ».

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

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Sempre nella discussione generale del bilancio dei lavori pubblici, ha facoltà di parlare il senatore Chironi.

CHIRONI. Debbo rivolgere una breve domanda e una vivissima raccomandazione all'onorevole ministro; relative l'una e l'altra all'assetto del servizio ferroviario in Sardegna.

La domanda è semplicissima: cosa il signor

ministro intende fare, come intende provvedere al disagio presente, che rende al tutto anormale il servizio ferroviario nell'isola sarda? Il ministro sa benissimo, perchè non gli mancarono eccitamenti molti e sollecitazioni continue nell'altro ramo del Parlamento, il ministro sa che quest'esercizio procede in maniera inadeguata ai bisogni, alle nuove esigenze economiche dell'isola; sa che, o effettuando il riscatto invocato, o provvedendo altrimenti a rendere le ferrovie coefficiente necessario della crescente attività industriale paesana, urge ad ogni modo un rimedio.

Io desidererei che il signor ministro, sempre curante (debbo riconoscerlo) degli interessi isolani, dica una parola che possa valere di affidamento serio al lavoro sardo, in rispetto a questa parte principalissima, a questo strumento essenziale dell'essere e del progredire suo.

La raccomandazione poi ha tratto a certe domande di concessione di nuove linee, che il ministro ebbe: linee di costruzione e di esercizio da affidarsi all'industria privata. Ora è in corso una domanda per la linea Lanusei-Nuoro; ed io avviso e prego il ministro, che nell'esaminare questa domanda, non permetta in nessun modo che la concessione stessa si faccia senza coordinarvi la linea Sorgono-Gavoi-Orani-Oniferi; o quanto meno senza allacciarvi il tronco Sorgono-Gavoi-Orani; linea di principalissima importanza per la regione centrale dell'Isola, che invigorendo i rapporti economici conserva i vincoli morali che uniscono tutta la Barbagia, già divisione amministrativa autonoma con Nuoro a capo, e poi malamente dispersa e partita fra le due provincie attuali. Così, il tracciato che invoco, che risponde ai sentimenti, ai bisogni di questa parte troppo dimenticata, e che contiene non il solo augurio ma l'affermazione della necessità di rifare la partizione amministrativa dell'Isola, restaurando le leggi etniche mal violate, e ben seguendo il movimento delle necessità e delle relazioni economiche paesane; questo tracciato serve gl'interessi tutti del centro dell'isola, e nel coordinarne il moto e lo sviluppo alla vita economica delle vicine regioni, li converte in interessi isolani.

Già, nel tracciare che si fece la prima linea ferroviaria sarda, trascuraronsi del tutto le condizioni, i diritti della regione centrale, della

Barbagia, che fin nei suoi monti digradanti verso il mare di Lanusei segna il distinto esser suo, e ne andarono di mezzo i veri interessi isolani: ora, la linea cui accenno è la sola che possa riparare ai disagi di tanti e tanti anni.

È la sola che attraversando il dorso dell'isola nella sua giacitura, sia normale allacciamento delle due reti attuali; è la sola che curando le necessità vere delle popolazioni abitanti il centro dell'isola, le assisterà nel risveglio economico già per tanti segni palese, e provvederà, ponendoli nella loro naturale armonia, agli interessi dell'isola intera.

Così, la raccomandazione mia non è mossa dal considerare egoisticamente le condizioni di una sola regione dell'isola sarda, ma s'informa alla visione degli interessi generali dell'isola tutta. E neppur dicendo di questi interessi, si può dire ch'essi siano sempre regionali: il Parlamento ha più volte dimostrato, ed il Governo sa, che quando si dice degli interessi dell'isola sarda, come degli interessi dell'isola sorella e del Mezzogiorno continentale, non si tratta mai, mai, di questioni regionali, ma di questioni che sono altamente, nobilmente nazionali. (*Vive approvazioni*).

TORLONIA. Domando di parlare.

PRÉSIDENTE. Ne ha facoltà.

TORLONIA. Siccome in questa discussione generale si sono trattati anche argomenti che riguardano i diversi capitoli, forse per agevolare la discussione del bilancio, io credo opportuno di fare una raccomandazione all'onorevole ministro.

Esiste un regolamento circa il diametro dei cerchioni dei carri da trasporto: era stato prescritto un termine per l'attuazione e per la messa in opera di questi cerchioni, adattati al carico che portano i carri. Ora è finito questo termine ed è stata concessa una proroga: io spero che sia una proroga definitiva. Domanderei anche le ragioni per le quali questa proroga è stata concessa, perchè ne viene un danno evidente alla manutenzione delle strade pubbliche, sia comunali, provinciali o nazionali, manutenzione che sarà grandemente agevolata, quando i cerchioni delle ruote corrisponderanno al carico che portano i carri. È bene dunque che venga finalmente il momento in cui si applichi questo regolamento; ed io invoco dall'onorevole ministro una assicurazione, inquan-

tochè credo che essa conforterà tutte le Amministrazioni, cominciando da quella dello Stato, che ha interesse che le strade siano ben mantenute.

Per questo rivolgo calda raccomandazione all'on. ministro, acciocchè questo provvedimento legislativo abbia il suo effetto e la sua sollecita applicazione.

LAGASI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LAGASI. Consenta l'on. ministro che io pure gli rivolga una modesta domanda ed una più modesta raccomandazione. Alcuni comuni, credo 36, isolati dal consorzio umano si sono accinti, giovandosi delle disposizioni della legge 8 luglio 1903, ottenute le debite autorizzazioni a compiere lavori stradali di allacciamento alle stazioni ferroviarie. Desidererei sapere dall'onorevole ministro come intende di provvedere per fornire a questi comuni i mezzi che sono stati loro concessi dalla detta legge. Temo che questi mezzi non siano stati stanziati nel bilancio, e temo che si debbano fare aspettar troppo.

Alcuni comuni, di mia conoscenza, sono in condizioni tali di disagio da dover o sospendere i lavori o pagare tassi esagerati agli imprenditori. È necessario quindi che l'onorevole ministro dica una parola, la quale dia loro affidamento, che interverrà un pronto ed efficace provvedimento. Questa la domanda modesta.

La raccomandazione è più modesta ancora. Da anni si trascina negli uffici provinciali e governativi il progetto del quarto tronco della strada di serie per la provincia di Parma, numero 145. Il progetto finalmente, se non sono male informato, è arrivato al Ministero dei lavori pubblici. Ora, io rivolgerei viva raccomandazione all'onorevole ministro perchè sollecitasse i Corpi, che devono dare il loro parere, a darlo una buona volta; e lo pregherei anche di impegnare l'Ufficio competente a disporre perchè si faccia finalmente l'asta.

Le popolazioni della vallata del Taro attendono questa strada, come una manna dal cielo, da mezzo secolo: è tempo quindi che si provveda ai loro urgenti ed impellenti bisogni; è tempo che si pensi ad unirli al consorzio umano.

#### Per una interpellanza del senatore Astengo.

PRESIDENTE. Prima di dar la parola al relatore, essendo presente l'onorevole ministro delle finanze, gli ricordo una interpellanza del senatore Astengo, diretta a lui ed all'onorevole ministro dell'interno, sui voti ripetutamente espressi dalle Società industriali italiane, intorno all'urgente necessità che sia meglio disciplinata la facoltà data ai comuni dalla legge (testo unico 7 maggio 1908, n. 248), di potere imporre un dazio proprio di consumo sui combustibili per uso industriale nel limite perfino del 20 per cento del loro valore.

Prego l'on. ministro delle finanze di voler dichiarare se e quando sia disposto a rispondere a questa interpellanza dell'on. senatore Astengo, per poterne fissare il giorno dello svolgimento.

FACTA, *ministro delle finanze*. Pregherei l'on. senatore Astengo di consentire che lo svolgimento di questa interpellanza non venisse per ora fissato all'ordine del giorno: e voglio sperare che l'on. Astengo aderirà alla mia preghiera, dopo le dichiarazioni che farò.

La questione, contenuta nell'interpellanza dell'on. senatore Astengo, è certamente una delle più gravi, ed è una questione che — più che altro — si riferisce ad una interpretazione della legge attuale. E lo stesso on. Astengo si meraviglierebbe ora, se io venissi a dare al Senato una interpretazione a questa legge.

Si tratta, ripeto, di una questione che ha una gravità eccezionale, sia nei rapporti dei comuni, come in quelli delle industrie alle quali essa si riferisce.

Appena vennero queste domande di industriali, io ho fatto allestire uno studio necessario, sia per tener conto dei risultati finanziari che si potrebbero ricavare dalla risoluzione della questione, sia per determinare i rapporti della questione stessa con la legge attuale, ed infine per escogitare i provvedimenti da adottarsi.

Questi studi sono ora in corso. Assicuro l'onorevole Astengo che li spingerò con la massima alacrità, tanto più che il tempo delle vacanze è il più adatto a farli progredire.

Assicuro inoltre l'on. Astengo che, se si dovrà provvedere, egli può essere certo che si provvederà. Se invece si dimostrerà che non è il

caso di provvedere, io mi farò premura di esporre le ragioni per le quali i provvedimenti non possono essere promossi. Se infine apparirà la necessità di provvedimenti legislativi, questi saranno concretati, in modo da poter essere presentati alla Camera ed al Senato alla ripresa dei lavori parlamentari.

Per queste ragioni, io vorrei pregare l'onorevole senatore Astengo di non pregiudicare lo stato della questione: questione che, ripeto, farò studiare a fondo, ed i cui risultati mi farò premura di comunicare al Senato. (*Approvazioni*).

ASTENGO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ASTENGO. Prendo atto con piacere delle dichiarazioni che l'on. ministro delle finanze ha avuto la cortesia di fare. Come egli ha detto, si tratta di una questione molto grave, la quale potrebbe anche seriamente minacciare tutti i nostri stabilimenti siderurgici.

Mi affido quindi completamente alle promesse dell'on. ministro, e ritiro per ora la interpellanza.

PRESIDENTE. Do atto al senatore Astengo del ritiro della sua interpellanza.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE BLASERNA

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione generale sullo « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore della Commissione di finanze, senatore Mariotti.

MARIOTTI, *relatore*. A quest'ora e in questa stagione, dovrò essere necessariamente breve. Risponderò, tuttavia, qualche parola a ciascuno degli egregi colleghi, che hanno parlato in questa discussione; e alle raccomandazioni loro dovrò aggiungerne anche qualcun'altra per conto mio.

Non con tutti però consento. Non consento, ad esempio, coll'onorevole senatore Manassei sopra l'opportunità di riformare ora, senza uno studio ampio e profondo, le norme, che si adottarono nella legge del 1907, per l'espropriazione dei terreni necessari alla costruzione di

nuove ferrovie, ed agli ampliamenti delle linee esistenti.

Non è esatto ciò che disse or ora l'onorevole senatore Manassei, che, cioè, l'art. 77 di quella legge sia uscito quasi improvvisamente, come di sorpresa, senza studi preliminari, senza opportuna preparazione. L'art. 77 della legge 7 luglio 1907 fu studiato a lungo, tanto alla Camera elettiva che lo formulò, quanto al Senato che lo completò, estendendolo anche alle ferrovie concesse all'industria privata. Ricordo, anzi, che qui fu presentato con una magistrale relazione del compianto senatore Giacomo Sani, relazione che è uno tra i più completi e ponderati documenti parlamentari che io abbia letti, da che ebbi l'onore di far parte della Camera elettiva e del Senato, una relazione direi quasi perfetta. Ricordo ancora che l'onorevole generale Sani studiò con molta diligenza e con speciale cura quell'argomento così delicato e difficile, tanto che può dirsi che nessuna legge, o ben poche, furono studiate con altrettanto amore.

La Commissione, che se ne occupò, sedette quasi in permanenza per quindici giorni, e tenne adunanze lunghissime, spesso con l'intervento dell'onor. ministro Gianturco. La legge che ne uscì avrà, forse, in alcune parti, nei sei anni dacché è in vigore, dato luogo a qualche lagnanza di proprietari di terreni e di case; ma faccio osservare all'onor. Manassei che, molte volte, il proprietario è troppo bramoso di ingordi guadagni, e non soltanto, e giustamente, desideroso di equi compensi.

Tra la difesa dello Stato, che allora si vedeva assalito da ogni lato da chi pretendeva prezzi enormi per fondi pagati poco prima a prezzi mitissimi, e la difesa degli interessi privati, che trovano sempre e facilmente molti avvocati, il Senato allora e, prima ancora, la Camera dei deputati, non rimasero in dubbio; ed hanno creduto opportuno, necessario, urgente, l'articolo 77.

Non nego che nuovi studi, in tempi migliori, non possano in qualche parte mitigare le disposizioni di quell'articolo, inteso a difendere lo Stato da vere spogliazioni; intanto, però, io ritengo che sarebbe errore gravissimo quello di applicare le disposizioni dell'art. 77 in alcune provincie, e non applicarlo in altre; quello di ordinare, come proporrebbe l'onor. senatore Manassei, che quell'articolo continuasse ad aver



vigore in tutto il Regno, eccettuate soltanto le provincie ex pontificie, e le altre che hanno un catasto di data antica.

Io ritengo che sulle norme per le costruzioni ferroviarie potremo studiare ancora, e, forse anche, potremo dettare in proposito leggi nuove; ma non ammetto assolutamente che l'onorevole ministro possa ora, come vorrebbe l'onor. Manassei, o con un decreto, o con altro provvedimento ministeriale, modificare in alcun modo le rigide e precise disposizioni della legge del 1907.

D'altra parte, non bisogna dimenticare il fatto, che nelle diverse provincie l'art. 77 viene praticamente applicato con equi correttivi, anche per il modo con cui è formulato l'art. 13 della legge 15 gennaio 1885 pel risanamento di Napoli. Infatti, come diceva or ora il senatore Manassei, quell'articolo vuole che — quando fra i criteri per determinare una data indennità di espropriazione manchi quello dei fitti accertati — si sostituisca il reddito imponibile netto, agli effetti delle imposte sui terreni e sui fabbricati; quel reddito deve essere capitalizzato, ma non si fissa il saggio della capitalizzazione, che è lasciato all'equo e prudente apprezzamento dell'autorità, che espropria, e degli ingegneri, che valutano il terreno o il fabbricato. Nello stabilire tale saggio vi è appunto quella latitudine, che dà modo al Governo di non usurpare l'altrui, e nello stesso tempo di difendersi dalle eccessive pretese dei privati.

Quindi, io non posso consentire col collega Manassei; e debbo esprimere il desiderio che, prima di tornare sulla legge del 1907, si debbano di nuovo studiare, e a lungo, i molti e complessi problemi, che ad essa si riferiscono; perchè quella legge — giova ripeterlo ancora una volta — non fu affatto improvvisata, ma fu invece studiata e discussa, come ben poche delle nostre leggi furono.

Il senatore Tamassia raccomandò la sollecita costruzione della linea Bologna-Verona. È certo che, tra le diverse linee nuove, questa è stata una delle più sfortunate. È una ferrovia direttissima, e, come le altre direttissime, destinata ad avere un giorno un grande traffico; ma è stata ed è costruita con tale lentezza, che addirittura è da meravigliare che una linea, destinata a congiungere due città, così importanti come Bologna e Verona, e ad avvicinare Roma

al valico del Brennero e alla Germania, possa, dal 1879 ad oggi, aver fatto così breve cammino; tanto che uno dei tronchi, in perfetta pianura e di facilissima costruzione, deve ancora essere appaltato, e gli altri, già costruiti, si esercitano alla meglio, come se si trattasse di una ferrovia economica. Raccomando quindi anch'io all'onor. ministro che si provveda al più presto.

Quanto alla fossa che ammorba la città di Ostiglia, avanzo di antiche opere idrauliche, rese ormai quasi inservibili, io credo che sia conveniente colmarla nel tratto più prossimo alla città, dandole un nuovo corso in luogo più adatto al facile deflusso delle acque; e non si tratta di una modesta opera di carattere comunale, di un'opera igienica per il risanamento di una piccola città, ma bensì di una grandiosa opera idraulica, che riguarda il regime delle acque di tutte le valli veronesi. La raccomando, perciò, io pure vivamente, all'onor. ministro ed al Magistrato alle acque.

L'onor. senatore Pedotti ha ricordata e raccomandata di nuovo, vivamente, una linea, a cui io, relatore di questo bilancio da vari anni, ho dedicato sempre le maggiori cure, cioè la linea interna tra Genova e Spezia. Gliene sono grato; giacchè io non ho creduto, anzi, quasi direi, non ho osato di rievocare ancora, nella relazione del bilancio di quest'anno, le raccomandazioni vivissime, che la nostra Commissione di finanze ha ripetutamente fatte, non solo nell'occasione dell'esame dei diversi stati di previsione della spesa dei lavori pubblici per gli esercizi passati e per quello in corso, ma anche in occasione dell'esame di tutte le leggi speciali, che si sono discusse in questi ultimi anni per costruzioni di ferrovie.

La linea interna Genova-Spezia sarà indubbiamente chiesta in concessione da Società costruttrici, perchè, essendo linea più breve della litoranea, è suscettiva di rapido percorso e di maggiore reddito. Essa, quindi, potrebbe essere concessa dal Governo, anche senza gravi sacrifici finanziari, quando non si reputasse sconveniente, dal punto di vista dell'esercizio ferroviario governativo, mettere di fianco alla linea litoranea di proprietà dello Stato, una linea concorrente che avrebbe un reddito molto maggiore.

Ma, d'altra parte, l'altissimo scopo della di-

fesa nazionale dovrebbe - se non erriamo - far tacere ogni altra considerazione; e, se noi, oggi, abbiamo vivamente raccomandato l'immediato completamento della Aulla-Lucca, non possiamo a meno di raccomandare, del pari, la linea interna tra Genova e Spezia, che è la continuazione e il naturale complemento dell'altra. Queste due linee renderanno affatto indipendente, in tempo di guerra, ogni comunicazione militare tra Genova e Roma e il resto della penisola.

Si potrà, così, da Roma andare direttamente, sempre con linee interne, ben difese dagli attacchi dal mare, non solo fino a Genova, ma anche fino all'alta valle del Po, attraverso i tre valichi dell'Appennino (due già costrutti, ed uno in costruzione) tra Genova e la valle della Scrivia, e l'altro, esso pure già in esercizio, tra Genova e la valle dell'Orba.

Sarà, insomma, una linea di così grande importanza, dal punto di vista militare, che potrà ben compensare i lievi danni finanziari, che ne potessero venire all'esercizio della linea governativa. Del resto, Genova e la Riviera di Levante sono paesi così ricchi, che ben possono dare lauti proventi anche a due ferrovie.

L'anno scorso, a proposito di questa linea, citai l'esempio della Turchia, che a Dedeagatch presso le foci della Maritza aveva una linea litoranea simile alla nostra, ma molto più breve, e quindi esposta a minori pericoli; ed ebbe la previdenza di costruire, prima che scoppiasse la guerra libica, una linea interna da Badoma e Feredjik, fra le aspre rocce del Rodope, dimodochè ha potuto continuare a mantenersi in unione con la Macedonia e le altre provincie occidentali, quantunque noi fossimo padroni del mare. La Turchia fu vinta ugualmente; ma non certo perchè mancasse di una linea ferroviaria strategica, opportunamente costrutta prima che scoppiasse la guerra.

L'onor. senatore Bava Beccaris ha ricordato un'altra linea di grande importanza commerciale e militare: la Cuneo-Ventimiglia. Per questa linea noi Italiani abbiamo fatto, da tempo, il nostro dovere; da Cuneo fino a Vievola la linea è finita ed in esercizio; ma a Vievola si ferma in mezzo ad un prato, perchè l'Amministrazione ferroviaria francese non ha continuato la linea nella parte opposta.

Voglia il ministro degli esteri, più ancora

che quello dei lavori pubblici, insistere presso la ricca e potente Nazione vicina, perchè mantenga i patti firmati, e completi una linea, che è di grande importanza nei rapporti internazionali per entrambi gli Stati.

L'onor. senatore De Cesare, che ringrazio di avermi chiamato acuto relatore, ciò che pur troppo non è, mi rimprovera perchè nella mia relazione non ho fatto accenno al disservizio, come egli ancora lo chiama, delle ferrovie dello Stato, e non ho indicate modificazioni da introdursi nel servizio attuale. Io però ho osservato, nella mia relazione, che solo dal primo luglio di quest'anno è entrato in vigore un nuovo ordinamento ferroviario, ordinamento che speriamo definitivo, che abbiamo atteso per lunghi anni, che è opera diligente e coscienziosa di diverse Commissioni, di una delle quali, dell'ultima, fui *parva pars* anch'io.

Credo che noi abbiamo oggi un dovere solo, quello di attendere ciò che questo nuovo ordinamento darà; e quindi io non posso in modo alcuno associarmi alla raccomandazione, fatta dal senatore De Cesare all'on. Sacchi, che, cioè, il ministro, durante le vacanze, studi una nuova riforma degli ordinamenti delle ferrovie dello Stato.

No, on. ministro; durante le vacanze si riposi e lasci riposare il nuovo ordinamento; poichè è impossibile che un grande servizio, come quello delle Ferrovie, possa dare buoni risultati, se non si lascia applicare tranquillamente, per qualche tempo, un ordinamento qualsiasi: un ordinamento, o buono o cattivo, ci vuole, e deve rimanere, perchè ad ogni mutamento sono tanti i dubbi e le incertezze, e tali gli inconvenienti che nascono, che non può a meno di scaturirne quel disordine, di cui il collega De Cesare si fagna.

DE CESARE. Non ho domandato una nuova legge; ho domandato che si provveda un poco alle condizioni misere e difficili del servizio ferroviario.

MARIOTTI, *relatore*. Ha osservato il collega De Cesare che in alcune parti d'Italia il servizio va già molto meglio; in altre, secondo lui, non va bene; ed io non sono in grado di giudicarne, perchè non vi passo di frequente. Però, per ciò che riguarda la linea da Napoli a Pesto, alla quale egli accennò in modo speciale, posso dire la mia parola anch'io, perchè,

durante i guai di Messina, io sono stato quasi un anno laggiù per portare qualche soccorso, a nome dei Comitati della mia provincia; ho abitato laggiù quasi di continuo, ma spesso doveva dare rapide corse a Roma per i lavori del Senato, ed ho percorsa, perciò, ben cento volte la linea da Napoli a Pesto, a Paola, a Reggio Calabria, ed ho visto che il servizio, che fu nei primi mesi molto difficile ed incerto, andò man mano sistemandosi; ed a Pesto, quantunque questa meravigliosa città sia così abbandonata in mezzo ad una landa deserta e malarica, a Pesto ho visto salire e scendere continuamente forestieri di ogni parte, non solo d'Italia, ma di tutto il mondo, perchè là vi sono monumenti insigni; non superiori, però, a quelli di Roma, come mi pare affermasse or ora l'on. De Cesare...

DE CESARE. Non sono superiori a quelli di Roma, perchè sono di epoche diverse.

MARIOTTI, *relatore*. ...Pesto — lo ripeto — ha monumenti veramente insigni e, in mezzo a quelle terre oggi disabitate, meravigliosamente suggestivi; e, perciò appunto, ogni giorno, numerosi forestieri vanno ad ammirarli; Pesto ha un illustratore dottissimo e pieno di energia, lo Spinazzola, che vi fa scavi e illustra in modo ammirabile e scavi, e monumenti; Pesto, in una parola, è considerata una delle più preziose gemme del nostro paese, che pur ne ha tante di antiche e di nuove; e sono lieto di poter assicurare il collega De Cesare che a me, forestiero, non è stato mai difficile andare a vedere, ammirare, e studiare quelle meravigliose ruine.

Mi duole solo che il comune di Capaccio, che ha sotto la sua vasta giurisdizione anche la città di Pesto, non curi di più la breve strada di accesso dalla stazione ferroviaria ai monumenti. La strada è comunale; e, quindi, se mi dolgo di non vederla curata come si dovrebbe, non posso però seguire l'on. De Cesare nel farne colpa alle Ferrovie dello Stato, che non vi hanno alcuna ingerenza. Del resto, mi dolgo che il compartimento di Napoli o la Sezione del mantenimento e lavori, residente in Paola, non abbiano prima d'ora accordato al comune di Capaccio il permesso di passare, con un cunicolo, sotto la linea ferroviaria per trasportare l'acqua potabile a Pesto.

Molte volte, lo creda, onor. De Cesare, i ri-

tardi dipendono dalle forme errate, con cui Amministrazioni pubbliche e privati cittadini fanno le domande per ottenere certe concessioni dalle ferrovie dello Stato. Le concessioni ferroviarie, non dico che siano facilissime, non sono, però, molto difficili, quando una domanda sia fatta con tutte le forme volute dalla legge. L'Amministrazione è sempre cortese, e risponde subito; ma, se mancano dei documenti, è facile che, per dura necessità, le cose si mandino da Erode a Pilato per completare le carte, come dicono i burocratici. Son certo però, che, dopo la raccomandazione dell'on. De Cesare, alla quale io pure mi unisco, l'on. ministro troverà le vie più opportune per passar sopra alla mancanza di qualche foglio di carta bollata, e farà in modo che il permesso di passaggio venga sollecitamente concesso.

Il collega Veronese è venuto in mio aiuto per invocare solleciti provvedimenti in favore del Genio civile; e di ciò lo ringrazio di gran cuore.

Io ho pel Genio civile un culto antico e profondo. Non sono ingegnere, nè figlio d'ingegnere, ma fin da giovinetto ho avuto occasione di seguire da vicino ed ammirare opere egregie, compiute dal Genio civile con cura grandissima.

Avrò avuto 15 o 16 anni quando a Parma si rifece il tetto del teatro Farnese. Si diceva, da secoli, che era impossibile rifare un'opera così vasta; rimuovere travate di 32 metri di lunghezza, messe in opera fin dal 1500 e dal 1600, e non toccate più per timore che, muovendole, ruinasse ogni cosa.

Due egregi funzionari del Genio civile, l'ingegnere Lucca, padre del nostro collega senatore, e l'ingegnere Savoia, vennero mandati a Parma per puntellare quell'immenso tetto, che minacciava imminente ruina; videro le enormi travate, in cui erano intiere foreste di legname, e invece di aggiungere altri legnami a far da puntello, idearono un tetto nuovo, leggero, arditissimo, ove le travate di 32 metri di lunghezza sono diventate un nonnulla. Quasi ogni giorno vengono ora ingegneri ed architetti dall'estero ad ammirare quell'opera; e i disegni di essa sono pubblicati nei giornali scientifici e tecnici, come di cosa ottima.

D'allora in poi, gli ingegneri del Genio civile io li ho visti ancora all'opera in mille oc-

casioni. In ogni disastro, essi, come i nostri soldati, sono là, senza posa, sfidando l'imperversare delle piogge, delle frane, delle inondazioni, dei terremoti, dappertutto, sempre attivi, sereni, infaticabili. (*Benissimo*).

Li ho visti a Messina passare sotto vòlte screpolate e cadenti, e correre sopra certe cornici, quasi staccate dagli edifici, sicchè essi mi sembravano leggiere larve, e non uomini viventi, che potessero affidare il loro peso a così debole sostegno. E così essi sono riusciti, in poco tempo, a salvare alcune parti di edifici monumentali, e ad abbattere ciò che era pericoloso per i cittadini, che dovevano passare nelle vie sottostanti. Ed in questi difficili lavori ho visti, ugualmente devoti al loro dovere, e gli ingegneri provetti, e i giovani ingegneri allievi.

Ho poi constatato, con dispiacere, che i migliori di questi ingegneri allievi, a poco a poco, se ne sono andati dal Genio civile. Uno di quelli che ho visto correre più arditamente sulle cornici della chiesa della Maddalena, sotto la minaccia delle due torri cadenti, l'ho rivisto pochi giorni addietro, qui in Roma, chiamato dalla Direzione generale delle scuole primarie, per studiare i progetti degli edifici scolastici; e altri li ho visti chiamati in altri uffici.

Nel Genio civile, ormai, non ci si ferma più nessuno, perchè la carriera è divenuta addirittura irrisoria, umiliante. Alcuni tra i migliori vengono chiamati in altri uffici governativi, ove sono pagati molto meglio, hanno promozioni molto più rapide, soddisfazioni morali molto maggiori, e soprattutto promesse certe di più lieto avvenire. Altri non sanno resistere alle chiamate dell'industria privata, la quale cerca e sa attrarre a sé facilmente gli elementi migliori. Quando vede un giovane ingegnere bravo, valente, volenteroso, gli offre uno stipendio doppio di quello che gli dà lo Stato, e lo trae a sé. Il Governo, pur troppo, fino ad ora, non ha saputo tenere i suoi migliori coadiutori. Raccomando vivamente al ministro dei lavori pubblici che nelle vacanze affretti la riforma del Genio civile...

TEDESCO, *ministro del tesoro*. Allora non dovrà riposarsi.

MARIOTTI, *relatore*. ...Non all'onor. Sacchi spetta ora di lavorare, perchè il progetto è pronto, ed è già da tre mesi presso il ministro del tesoro (*si ride*); quindi il ministro, che non

dovrebbe riposare nelle vacanze, è appunto lei, onorevole ministro del tesoro.

Il nostro collega Veronese ha pure parlato della navigazione interna, ed ha raccomandato vivamente un grandioso progetto: quello, cioè, di aprire una linea nuova di navigazione da Venezia a Milano, lungo il corso del Po e dell'Adda fino a Pizzighettone, e di là fino a Milano, con canale completamente nuovo; canale, che non ha l'approvazione dell'onor. senatore Cadolini. L'onor. Cadolini dice che il Lloyd austriaco, quando esercitava la navigazione del Po, non è mai passato di lì; e questo è vero, perchè il canale allora non c'era, e, purtroppo, non c'è neppure oggi; il Lloyd austriaco aveva introdotto il servizio dalle foci del Po fino a Milano per il vecchio Naviglio e le conche costrutte da Leonardo da Vinci; e così per quel canale di Pavia, che fu una meraviglia ai suoi tempi, ma che ormai è molto antico e male adatto ai moderni metodi di navigazione, e non è facilmente correggibile e adattabile ai nuovi bisogni.

Il canale nuovo, progettato per Pizzighettone, darebbe modo di guadagnare quasi una giornata nella navigazione; e, inoltre, con le sue cascate d'acqua, creerebbe tali forze idrauliche da compensare le spese di costruzione. Perciò, appunto, grandi industriali e la Camera di commercio di Milano si offrono di costruire l'opera; e l'onor. ministro dei lavori pubblici sa con quanto interessamento anche noi, che non apparteniamo alla sua provincia, ci interessiamo a quella grande opera, che dovrebbe arricchire di tanto le province lombarde. Il nuovo canale sarà una delle più grandiose opere, che si possano costruire dalla nuova Italia; ed io mi unisco ben volentieri al collega Veronese nel raccomandarlo vivamente all'onor. ministro, al quale, nativo di Cremona e onore di Cremona, non dispiacerà certamente la raccomandazione di chi non ha in quella colossale opera alcun interesse provinciale.

Il collega Cencelli ha raccomandato le linee automobilistiche; e così mi ha ricordata una battaglia da me sostenuta qui, molti anni addietro, a favore di questi nuovi mezzi celeri di comunicazione. La sostenni allora con grande entusiasmo, adoperando buona parte delle argomentazioni, che egli ha rievocato oggi. Anche allora io dissi all'onor. ministro del tesoro, che

credo fosse, come oggi, l'onor. Tedesco, dissi che per ogni sussidio dato ad una linea automobilistica, avrebbe risparmiata una spesa, per lo meno doppia, per il sussidio a ferrovie e...

TEDESCO, *ministro del tesoro*. È dubbio, perchè vogliono ferrovia e automobile.

MARIOTTI, *relatore*. Intanto, finchè non hanno la ferrovia o la tramvia, l'on. ministro del tesoro sussidi le automobili, dichiarando che il sussidio cesserà per l'automobile, quando entrerà in esercizio un altro mezzo di comunicazione più ambito e più costoso.

È certo però che questi mezzi di comunicazione, che sono di grande interesse per il pubblico, servono a rendere ancora utili le strade antiche, che alcuni anni addietro sembravano quasi del tutto abbandonate. Costrutte le ferrovie, parve che le vecchie vie classiche, le vie romeo, le vie regie di una volta, fossero diventate del tutto inutili; nessuno passava più per i vecchi valichi dell'Alpe e dell'Appennino; e parve una resurrezione il giorno, in cui sorse l'automobile, e tutti questi vecchi valichi alpini del San Bernardo, dello Spluga, del Maloja, dello Stelvio, ecc., e quelli appenninici della Cisa, del Cerreto, dell'Abetone, della Futa, del Furlo, e tanti altri, che sono ancora privi di ferrovie, furono di nuovo, immediatamente, come per incanto, popolati da una quantità di forestieri, che oggi continuamente passano e ripassano di lassù, e portano nuove ricchezze in quelle regioni, che sembravano ormai destinate quasi a morire d'inedia.

Allora presentai un ordine del giorno, col quale si raccomandava al Governo di dare il massimo sussidio a tutte le linee automobilistiche, che, attraversando una catena di montagne, tendevano ad unire le linee ferroviarie ed i porti dell'uno e dell'altro versante. Non era il solo Appennino che io raccomandava allora, ma anche le catene montuose della Sardegna e della Sicilia, e tante altre minori; ed il ministro Gianturco accettò con entusiasmo l'ordine del giorno, e fu larghissimo subito nel concedere sussidi a queste grandi linee di traversata dell'Appennino e delle montagne di Sicilia e di Sardegna.

Oggi l'onor. Cencelli raccomanda una linea nuova, che da Roma dovrebbe salire a Castelnuovo di Porto, a Civitacastellana, a Terni, a Narni, e a diverse altre città della provincia di Roma e dell'Umbria.

La raccomando anche io, perchè, avvezzo da molti anni a girare la Campagna romana a piedi, ormai invecchio e cammino meno e più adagio; e sento che quando avrò il comodo dell'automobile, tornerò a rifare con minore fatica quei viaggi che oggi non faccio quasi più.

Sono paesi magnifici; ad ogni passo s'incontra una ruina romana o preromana, o un castello medioevale, o una di quelle fortezze costrutte nel 1500 dal Sangallo e da altri nostri grandi architetti militari. Sono paesi, ove l'anima si ricrea e la mente si allarga. Dia l'onorevole ministro un largo sussidio a questo nuovo servizio di automobili, ed io auguro che la gioventù romana, che non tutta è avvezzata a camminare a piedi, vada con minore disagio ad ammirare le glorie della sua Roma, e ne riporti incoraggiamento a far cose maggiori per l'avvenire. (*Benissimo*).

L'onor. Di Brazzà si è unito all'onor. Pedotti nel raccomandare le ferrovie militari del Veneto. Anche quelle ferrovie noi, della Commissione di finanze, le abbiamo ripetutamente raccomandate in quest'Aula, e nutriamo fiducia che l'onorevole ministro della guerra, il quale le ha sempre strenuamente difese, sappia ottenere, non dal ministro dei lavori pubblici che, ove può, è sempre largo di sussidi e di aiuto, ma da quello del Tesoro, le maggiori larghezze per queste linee, che sono destinate ad essere di grande sussidio in qualunque evento si possa presentare per la difesa della Patria.

Il collega Torrigiani Luigi ha raccomandato il raddoppiamento del binario nella linea Borgo S. Donnino-Fornovo. Evidentemente, trattenuto in questi ultimi giorni lontano da Roma da gravi doveri di ufficio, l'on. Torrigiani non poté conoscere un disegno di legge, che è stato presentato proprio in questi giorni dal ministro dei lavori pubblici al Senato, e che discuteremo domani; uno di quei modesti disegni di legge per maggiori assegnazioni e per diminuzioni di stanziamento, che passano il più delle volte completamente inosservati, specialmente in queste giornate di febbrile lavoro, per la discussione di tante leggi importantissime.

L'articolo di quel disegno di legge assegna lire 2,100,000 pel raddoppiamento del binario da Fornovo a Borgo S. Donnino. Quell'articolo fu aggiunto dalla Camera dei deputati in questi ultimi giorni, perchè, nella prima redazione del

disegno di legge, non ve n'era menzione. Fu aggiunto di comune accordo fra l'onorevole ministro e la Giunta del bilancio della Camera; e la motivazione dell'aggiunta è che con questo doppio binario si potrà più facilmente sfollare l'eccessivo movimento, che vi è ora sulla linea Firenze-Bologna avviandolo sulla linea di Pisa.

La nostra Commissione di finanze ha raccomandato al Senato l'approvazione dello stanziamento; ma, non per questo motivo, perchè è persuasa che non basta un secondo binario in un tronco di pianura per rendere più attiva la Parma-Spezia. A che gioverà, diciamo noi, l'avere nella linea centrale emiliana Piacenza-Bologna tre binari in pianura per raggiungere Fornovo, due da Borgo S. Donnino e uno da Parma, quando poi, da Fornovo alla Spezia, in mezzo ad aspre montagne, abbiamo una linea di un binario solo? Gioverà pochissimo; e tanto meno si potrà trarne utile, se non si eseguirà un'altra opera di pochissimo costo, ma urgentissima: la correzione di una deformazione, lieve nel fatto, ma gravissima per le conseguenze, di pochi anelli nel rivestimento della galleria del Borgallo.

Questa galleria costò 48 milioni, e fu costrutta per due binari; ma, quando si fu per iniziare l'esercizio sui due binari già collocati in posto, si avvidero gl'ingegneri che tre o quattro anelli nel centro della galleria, compressi da uno strato di argille scagliose, si erano deformati in modo da rendere pericoloso il passaggio su uno dei binari; perciò dall'apertura dell'esercizio, 1° agosto 1894, fino ad oggi, e cioè per 19 anni, si è sempre fatto il servizio della Parma-Spezia, nella galleria del Borgallo, sopra un binario solo, pur avendone due.

Questo fatto porta nell'esercizio della linea degli inconvenienti gravissimi, perchè nella stazione, in cui sbocca la galleria, la stazione di Grondola-Guinadi, piccola e molto ingombra, succedono spesso degli scontri. In uno di essi mi sono rotta la testa anch'io; ed il povero capo-stazione è sempre sulle spine, perchè non sa mai che cosa possa succedere al frequente entrare ed uscire dei treni da quella galleria, lunga circa nove chilometri.

Gl'ingegneri l'hanno visitata ed hanno constatato che con 300 mila lire, forse anche meno, gli anelli deformati possono essere corretti. Bastano i mezzi del bilancio per far ciò. Veda,

adunque, l'onor. ministro di compiere il più presto possibile quest'opera, che può considerarsi di pura manutenzione, e riattivi i due binari sotto la galleria del Borgallo. Allora la ferrovia Parma-Spezia, reso facile e sicuro il passaggio dell'Appennino in una galleria a doppio binario, e quasi perfettamente piana, avrà una potenzialità quasi doppia di quella che ha attualmente; allora soltanto, il doppio binario, giustamente chiesto dall'amico Torrigiani, sarà veramente utile.

L'onorevole senatore Cadolini ha parlato a lungo della legge per i serbatoi, e ha ricordato come sia ben difficile che uno stesso serbatoio possa servire insieme e a scopi industriali, e a scopi di irrigazione, perchè l'irrigazione porta con sé un sistema molto costoso di distribuzione delle acque, che non ha nulla di comune con i mezzi, che ha a sua disposizione un industriale, per imprigionare in un filo e portare a grandissima distanza l'energia elettrica. Facilissimo questo trasporto ad un industriale; difficile, invece, ad un agricoltore il provvedere ad opere di canalizzazione, necessarie perchè un serbatoio di irrigazione possa dare veramente un grande profitto.

Io pur riconosco questa differenza; ma sono certo che in questa nuova ottima legge, che il ministro ha proposto, vi è il modo di contentare tanto gli agricoltori, quanto gl'industriali. Quello che importa, quello che è urgente, è che si cessi una buona volta di lasciar correre affatto inutili nelle nostre valli, durante l'inverno, preziose quantità di acqua, che poi cerchiamo invano nell'estate. (*Benissimo*).

I nostri avi, anche in paesi molto meno ricchi di acque, che non sia il nostro, ci hanno dato l'esempio di questi grandi serbatoi, i quali furono e ancora rimangono fulgida gloria di quelle antiche civiltà. I nostri soldati, nel risalire le valli ed i burroni della Libia, ne trovano di continuo le tracce. In Egitto gli archeologi ci hanno mostrati alcuni di questi serbatoi, veramente insigni. Noi, dopo tre o quattromila anni dagli Egizi, e dopo duemila anni dai Romani, possiamo ben fare in Italia quello che i nostri avi ci hanno insegnato a fare in altre regioni. (*Benissimo*).

L'onor. Cadolini ha pure raccomandato la linea ferroviaria Roma-Ostia. La linea Roma-Ostia è un antico desiderio dei Romani e anche

di noialtri forestieri, che dobbiamo passare parte dell'anno a Roma.

Anche noi sentiamo spesso e vivissimo il desiderio di andare al mare. Adesso per poter realizzare questo desiderio si affronta un disagio senza nome. Per andare ad Anzio, ad esempio, bisogna sudare entro vagoni arroventati, per ben due ore e mezzo, ed anche più, quando si verificano quei ritardi, che ha lamentati così eloquentemente l'onor. De Cesare.

Quando invece si avesse una linea elettrica da Roma ad Ostia, tracciata in mezzo alla magnifica selva di Laurento, eternata nei versi di Virgilio, una linea che seguisse l'antica via Ostiense dei Romani, noi potremmo arrivare facilmente al mare, e in breve ora ritornare a Roma ad attendere alle nostre faccende e alle cose pubbliche...

SANTINI (*interrompendo*). Ma è una zona malarica!

MARIOTTI, *relatore*. ...È una zona malarica, dice il collega onor. Santini, ma il mare è un grande correttivo della malaria. Vi sarà la malaria nell'interno e lungo le paludi e le lagune, ma, quando siamo sulla spiaggia, la brezza marina vince la malaria. Ne abbiamo molti esempi. Soprattutto vinceranno la malaria i caseggiati che vi si fabbricheranno. Certo nei primi tempi bisognerà avere qualche riguardo, ma non lasciamoci spaventare dalla malaria, per non fare cose belle e utili. I figli di Roma possono ben guardare in faccia all'avvenire per ciò che riguarda la malaria; Roma è stata grande in una zona malarica e sulla spiaggia, ad Ostia e a Porto ha fatto sorgere due città che furono un tempo fiorentissime, e le cui rovine stanno ancora a testimonianza dell'altezza, alla quale esse, non ostante la malaria, sono giunte. E poi, onorevole Santini, la malaria non deve più spaventare, dopochè loro medici han trovato, contro di essa, tanti e così efficaci rimedi.

Mi pare proprio che ormai sia un mancare di fede nella sapienza medica, il parlare ancora di pericolo malarico vicino a Roma. (*Narrata. Approvazioni*).

Una questione speciale per la Roma-Ostia ha accennato il collega onor. Cadolini; la ubicazione, cioè, della stazione di questa linea, in Roma.

Il progetto di fare una stazione sotterranea in piazza Venezia, mettendo forse in pericolo

con grandi scavi, e il magnifico palazzo di Paolo II ed il più grande monumento che l'Italia nuova abbia creato, mi pare che non sarebbe prudente. (*Benissimo*). Io non sono ingegnere, ma, giudicando da amico dei monumenti antichi e dei monumenti nuovi di Roma, non ho nessun entusiasmo per questa stazione sotterranea in mezzo della città a piazza Venezia. (*Bene*). Non mi spaventa il tunnel sotto l'Aventino, perchè l'Aventino è sempre stato perforato anche nei tempi antichi da catacombe e da antri; basti ricordare quello di Caco, che è rimasto famosissimo. Un tunnel sotto l'Aventino non spaventerà mai nessuno, ma io credo che anche al di qua del monte Sacro, senza giungere sino a piazza Venezia, vi siano molte altre aree in Roma, ove si possa costruire una comoda stazione per la linea di Ostia; alla quale, con i molti trams elettrici che abbiamo in città, si potrà arrivare facilmente da ogni parte.

Non vorrei che la questione della stazione centrale a piazza Venezia dovesse ritardare ancora la costruzione della ferrovia. Si provvegga subito alla costruzione della linea, e si vegga intanto di trovare un'altra area dove possa sorgere la stazione. Con ciò sarà contento anche il senatore Cadolini e tutti coloro che, al pari di lui e di me, desiderano di vedere sempre più ricca e grande la città di Roma, e più comoda e confortevole la vita per chi deve abitarvi.

Il collega Dallolio ha ricordato ancora, dopo tre mesi, le nobili parole, che egli pronunciò in Senato per accelerare la costruzione della direttissima Firenze-Bologna.

La direttissima Firenze-Bologna, che fu votata pochi anni addietro con tanto entusiasmo, non ha finora avuto alcun principio di esecuzione. L'appalto, che si era fatto per questa linea, per ragioni, che ora non è il caso di rievocare qui, venne; pur troppo, sospeso. Vegga il ministro di provvedere il più presto possibile, giacchè le popolazioni del Bolognese e del Fiorentino, dell'Emilia e della Toscana attendono quella linea con grande ansietà; e la attendono del pari tutte le popolazioni d'Italia, perchè la linea Firenze-Bologna è l'arteria principale di tutto il Paese nostro, ed è una linea d'importanza grandissima, non soltanto in tempo di pace, ma lo è, e lo sarà sempre più in tempo di guerra.

Ogni indugio è un pericolo per la difesa della Patria; ed ogni pericolo deve essere eliminato dalla diligenza e dal buon volere degli onorevoli ministri dei lavori pubblici e della guerra.

L'onor. senatore Torrigiani Filippo esso pure ha lamentato la lentezza dei lavori sulla linea Bologna-Firenze; ma soprattutto si è occupato degli inconvenienti dell'attuale linea Porrettana. Si lamenta del fumo, che veramente in quella linea è divenuto intollerabile; egli ha detto, ed a ragione, che la trazione elettrica nelle ferrovie è un vanto dell'Italia. Siamo stati i primi ad applicare la trazione elettrica su larga scala, ed i forestieri vengono ora da noi ad imparare in questo grande campo scientifico e industriale. Vediamo, quindi, se l'applicazione della corrente trifase - che è un vanto dei nostri ingegneri ferroviari - adottata anche per la linea Bologna-Firenze, possa fin da ora accelerare le comunicazioni tra Roma e l'Alta Italia.

Sarà un grande vantaggio utilizzare le nostre cascate di acqua. I carboni vanno ogni giorno crescendo di prezzo per gli scioperi in Inghilterra, e per le difficoltà del nolo delle navi che debbono portare il carbone in Italia. Difendiamoci da questa invasione del carbone nero col nostro carbone bianco: sarà una gran vittoria dell'Italia quella di poter fare a meno di gran parte del carbone che ora importiamo dall'estero. (*Bene*).

L'onor. senatore Cuzzi ha raccomandata la linea da Locarno a Fondo-Toce. È una linea già tante volte raccomandata qui, e che nel 1905 fu classificata tra le più importanti ferrovie d'Italia. Vi sono interessate tutte le provincie piemontesi e buona parte delle lombarde; essa corre in paesi incantevoli per bellezza e ammirabili per meraviglioso progresso industriale; essa corre sempre tra stabilimenti di primaria importanza; onde è davvero a desiderare che essa pure, dopo tante promesse, possa finalmente entrare nel numero dei fatti compiuti.

E insieme con questa linea, che corre ai piedi dell'Alpi, raccomando all'onor. ministro quelle povere linee della Sardegna, di cui ci ha intrattenuti il collega Chironi. La Sardegna ha le sue sfortunate ferrovie suddivise in due Società; ed è mal servita da entrambe.

Il servizio ferroviario in Sardegna è lentis-

simo e costosissimo; ed io credo che il Governo debba una buona volta provvedere, o col riscatto, o con l'ottenere dalle Società lo scrupoloso mantenimento dei patti contrattuali.

Ad ogni modo, la grande isola, così cara all'Italia, merita per parte del Governo le maggiori cure e quella linea nuova Lanusei-Nuoro, alla quale ha accennato il collega Chironi, la grande linea dorsale della Sardegna, merita tutte le cure del Governo, ed io mi auguro che ne siano cominciati i lavori il più presto possibile.

L'onor. senatore Torlonia ha insistito vivamente affinché, per i cerchioni delle ruote, non si ritardi più oltre l'applicazione di una legge giusta e tante volte invocata. Sono con lui; e mi auguro che l'onor. ministro gli possa rispondere, dandogli le assicurazioni, che noi tutti desideriamo.

E finisco, rispondendo all'amico Lagasi, il quale, portando qui la voce del mio paese, ha raccomandato 36 poveri comuni che attendono invano un allacciamento alla linea ferroviaria. Era pronto un disegno di legge che non poté essere discusso nell'altro ramo del Parlamento; spero che il ministro trovi qualche rimedio per salvare questi comuni, quasi direi, dalla usura, perchè essi, stretti dal bisogno, han trovato i fondi a prestito a tasso veramente eccessivo. O con aiuti, che il ministro possa ottenere loro dalla Cassa dei depositi e prestiti, o con altro provvedimento, trovi modo di non costringere questi 36 comuni, che sono piccoli e poveri, ad andare incontro a certa rovina. Essi hanno fatto uno sforzo estremo per non essere, più oltre, divisi dal mondo; il ministro vada loro incontro, e li soccorra il meglio che può.

Il senatore Lagasi ha parlato anche di una strada interprovinciale sulle montagne di Bocco, la strada di serie, n. 145; che è il valico dell'Appennino più facile, più comodo e più depressa.

Il valico del Bocco è a 900 metri, appena, sul livello del mare, mentre la Cisa è a più di 1000 metri, il Cerreto a 1200, l'Abetone, quasi a 1400; sarà, dunque, anche dal punto di vista militare, una strada di prim'ordine. Delle provincie interessate, Genova per prima, ha compiuta tutta la parte sua; e Parma ora continua l'opera per andare incontro a Genova;



il Governo venga in aiuto di entrambe; e socorra questa grande opera, che è della maggiore urgenza.

Con questo ho finito di rispondere ai colleghi, e chieggo scusa se ho trattenuto troppo a lungo il Senato.

Io, del resto, nulla aggiungerò intorno alle poche raccomandazioni, che ho fatte nella mia povera relazione a stampa. Conosco troppo bene l'onor. ministro; e sono certo che quelle mie poche e giuste raccomandazioni, egli, di gran cuore, le ha già accettate. (*Vive approvazioni, applausi prolungati; congratulazioni*).

PRESIDENTE. Stante l'ora tarda, rinvieremo a domani il seguito di questa discussione.

#### Presentazione di un disegno di legge e di una relazione.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho l'onore di presentare al Senato un disegno di legge già approvato dal Parlamento per « Approvazione del piano regolatore e di ampliamento della città di Lodi ».

PRESIDENTE. Do atto all'on. ministro della presentazione di questo disegno di legge, che seguirà il suo corso regolamentare.

PEDOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PEDOTTI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione del disegno di legge: « Proseguimento della ferrovia eritrea da Cheren ad Agordat; lavori portuali a Massaua ed altre opere pubbliche ».

PRESIDENTE. Do atto all'on. Pedotti della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

#### Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione dei seguenti disegni di legge rinviati allo scrutinio segreto:

Riordinamento delle Casse degli invalidi della marina mercantile e del Fondo invalidi per la Veneta marina mercantile:

Senatori votanti . . . . .	114
Favorevoli . . . . .	103
Contrari . . . . .	11

Il Senato approva.

Provvedimenti a favore della marina libera:

Senatori votanti . . . . .	114
Favorevoli . . . . .	104
Contrari . . . . .	10

Il Senato approva.

Proroga del termine fissato dall'articolo 34 della legge 19 luglio 1909, n. 496, recante provvedimenti per l'istruzione superiore:

Senatori votanti . . . . .	114
Favorevoli . . . . .	103
Contrari . . . . .	11

Il Senato approva.

Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per l'esercizio finanziario 1910-11:

Senatori votanti . . . . .	114
Favorevoli . . . . .	104
Contrari . . . . .	10

Il Senato approva.

Modificazioni ad alcuni articoli del testo unico della legge elettorale politica 30 giugno 1912, n. 666:

Senatori votanti . . . . .	114
Favorevoli . . . . .	100
Contrari . . . . .	14

Il Senato approva.

Distacco della frazione di Terzigno dal comune di Ottaiano e costituzione di essa in comune autonomo:

Senatori votanti . . . . .	114
Favorevoli . . . . .	89
Contrari . . . . .	25

Il Senato approva.

Costituzione in comuni autonomi di Ussita e Castelsantangelo frazione del comune di Visso:

Senatori votanti . . . . .	114
Favorevoli . . . . .	85
Contrari . . . . .	29

Il Senato approva.

Distacco della frazione Ponte dal comune di Paupisi e costituzione di essa in comune:

Senatori votanti . . . . .	114
Favorevoli . . . . .	88
Contrari . . . . .	26

Il Senato approva.

Modificazioni al reclutamento del Regio esercito:

Senatori votanti . . . . .	114
Favorevoli . . . . .	105
Contrari . . . . .	9

Il Senato approva.

Partecipazione dell'Italia all'Esposizione internazionale del Panama e del Pacifico, che sarà tenuta in San Francisco di California nel 1915:

Senatori votanti . . . . .	114
Favorevoli . . . . .	96
Contrari . . . . .	18

Il Senato approva.

Costruzione di una caserma per la Regia guardia di finanza in Roma:

Senatori votanti . . . . .	114
Favorevoli . . . . .	103
Contrari . . . . .	11

Il Senato approva.

Leggo ora l'ordine del giorno per la seduta di domani alle ore 15:

I. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Approvazione del trattato fra l'Italia e gli Stati Uniti d'America che modifica il trattato di commercio e di navigazione del 1871 fra le stesse nazioni (N. 1079);

Applicazione ai cittadini italiani residenti nel Marocco delle tasse e delle penalità stabilite dall'Atto generale di Algesiras del 7 aprile 1906 a carico degli stranieri nell'Impero marocchino (N. 1092);

Maggiore assegnazione straordinaria per la definitiva sistemazione della R. Ambasciata a Vienna (N. 1093);

Autorizzazione di spesa per la concessione di sussidi alle Scuole coloniali italiane in America (N. 1097);

Provvedimenti per la tutela giuridica degli emigranti (N. 1021-B);

Ordinamento dell'Istituto Nazionale per l'istruzione e per l'educazione degli orfani dei maestri elementari (N. 1098);

Sistemazione in ruolo del personale avventizio in servizio presso il Ministero delle poste e telegrafi (N. 1102);

Modificazione dell'art. 18 della legge 19 luglio 1907, n. 515, sul passaggio in ruolo degli agenti subalterni (N. 1103);

Elevazione a lire 6000 dei depositi fruttiferi a risparmio (N. 1104);

Reintegrazione di assegni *ad personam* a favore del personale di terza categoria dell'Amministrazione postale-telegrafica (Numero 1132);

Protezione del bacino idrologico di Montecatini (N. 916-B);

Costituzione in comune di Porcari frazione del comune di Capannori (N. 1114).

II. Seguito della discussione del seguente disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1913-14 (N. 971).

III. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1913-14 (N. 1059);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1912-13 (N. 1076);

Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1912-13 (N. 1077);

Autorizzazione della spesa di lire 85,575 per provvedere al pagamento delle rate di saldo dei lavori di completamento nel Castelcapuano di Napoli (N. 1115);

Approvazione del piano regolatore della parte alta di Valle di Sant'Ugo a Genova (Numero 1095);

Per aggiungere alla tabella E della legge 9 luglio 1908, n. 445, le frazioni Mosorrofa e Centro del comune di Cataforio (N. 1089);

Modificazioni al ruolo organico della Corte dei conti (N. 1105);

Riordinamento della Regia Avvocatura erariale (N. 1106);

Provvedimenti relativi alla Cassa Nazionale di previdenza per la invalidità e la vecchiaia degli operai (N. 1118);

Provvedimenti relativi alla costruzione di serbatoi e laghi sul Tirso e sui fiumi Silani (N. 1064);

Esercizio della vigilanza sulle produzioni cinematografiche e imposizione di relativa tassa (N. 1089);

Autorizzazione della spesa di lire 520,000 per la costruzione del palazzo delle finanze di Cagliari (N. 1110);

Spesa straordinaria per nuove costruzioni e per l'esecuzione di opere di ampliamento e sistemazione degli stabili demaniali in servizio delle aziende dei tabacchi e dei sali (N. 1111);

Aggregazione all'ufficio delle ipoteche di Siena del comune di San Gimignano (N. 1113);

Autorizzazione della spesa di lire 85,486 a titolo di corrispettivo di migliorie portate sui fondi Bisocchi e Cortorello dall'enfiteuta Luigi Pirandello, oltre gli interessi e le spese di giudizio, come da sentenza della Corte d'appello di Palermo, in data 18-28 dicembre 1908 (Numero 1108);

Modificazione all'art. 4 della legge 9 luglio 1911, n. 675, concernente il riordinamento

delle Amministrazioni governative del dazio consumo di Roma e Napoli ed aggiunta alla legge stessa (N. 1112);

Conti consuntivi del Fondo per l'emigrazione per gli esercizi finanziari 1902-903, 1903-904 e 1904-905 (N. 360);

Conto consuntivo della entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1905-906 (N. 730);

Rendiconto consuntivo della colonia Eritrea per l'esercizio finanziario 1908-909 (N. 1126).

#### IV. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Modificazione all'art. 66 della legge sulle opere pubbliche del 20 marzo 1865, n. 2548 (N. 1016);

Costituzione di Consorzi di custodia rurale nel Mezzogiorno e nella Sicilia (N. 736);

Infortunati degli operai sul lavoro nell'agricoltura (N. 386);

Contributo dello Stato alla previdenza contro la disoccupazione involontaria (N. 370);

Ammissione ed avanzamento degli ufficiali della marina militare (N. 634).

La seduta è sciolta (ore 19).

---

Licenziato per la stampa il 3 luglio 1913 (ore 18).

Avv. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.