

## CXXXV.

## TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1911

## Presidenza del Presidente MANFREDI.

**Sommario.** — *Petizioni (pag. 4305) — Messaggi (pag. 4305) — Discussione del disegno di legge: «Provvedimenti per la manutenzione e conservazione del palazzo di Giustizia».* Parlano i senatori Levi Ulderico (pag. 4306), Lucchini Luigi (pag. 4306), Garofalo (pagina 4310), Tassi (pag. 4311) ed il ministro di grazia e giustizia e dei culti (pag. 4311). L'articolo unico è rinviato allo scrutinio segreto — *Votazione a scrutinio segreto — Presentazione di disegni di legge e di relazioni (pag. 4313, 4325).* — *Seguito della discussione del bilancio del Ministero dei lavori pubblici 1910-911 (N. 436).* Nella discussione generale parlano i senatori De Cesare Raffaele (pag. 4314), Cerruti (pag. 4317), Di Brazzà (pag. 4317), Tamassia (pag. 4319), Fili-Astolfone (pag. 4319), Astengo (pag. 4320), Beneventano (pag. 4321), Lamberti (pag. 4325), Levi Ulderico (pag. 4326), Parpaglia (pagina 4327), Finali (pag. 4329), Colleoni (pag. 4330). Il seguito della discussione generale è rinviato alla seduta successiva — *Risultato di votazione (pag. 4330).*

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti i ministri della guerra, della marina, dei lavori pubblici, di grazia e giustizia e dei culti, della istruzione pubblica, delle poste e telegrafi.

BORGATTA, *segretario*. Dà lettura del processo verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

**Sunto di petizioni.**

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Borgatta di dar lettura del sunto delle petizioni pervenute al Senato.

BORGATTA, *segretario*, legge:

N. 89. La Giunta municipale di Bari fa voti perchè venga dal Senato accolto un emendamento, che propone al disegno di legge per provvedimenti per l'istruzione elementare e popolare.

N. 90. Il signor Dal Santo Antonio ed altri nove cittadini di Chiuppano fanno voti al Senato per la sollecita discussione ed approvazione del disegno di legge: «Costituzione in comune autonomo della frazione di Chiuppano».

91. La Deputazione provinciale di Catanzaro fa voti perchè siano accolte dal Senato alcune proposte sugli approdi di Catanzaro marina e Cotrone, in occasione della discussione del disegno di legge sui servizi marittimi.

**Messaggi.**

PRESIDENTE. È pervenuto alla Presidenza un messaggio del Presidente della Camera dei deputati, in data del 2 corr., col quale si trasmettono i due seguenti disegni di legge, d'iniziativa parlamentare, già approvati da quell'Assemblea:

1° Tombola telegrafica a favore degli ospedali di S. Giovanni in Persiceto, Castelfranco

LEGISLATURA XXIII — 1ª SESSIONE 1909-911 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1911

d'Emilia, Crevalcore e del Ricovero di Sant'Agata Bolognese;

2° Divisione in due del comune di Arizzano.

Do atto al Presidente della Camera elettiva della presentazione di questi disegni di legge, che saranno stampati e seguiranno la via stabilita dal regolamento.

Dal Presidente della Corte dei conti ho ricevuta la seguente comunicazione:

« Roma, 2 febbraio 1911.

« In osservanza della legge 15 agosto 1867, n. 3853, mi onoro di rimettere all'E. V. l'elenco delle registrazioni con riserva eseguite dalla Corte dei conti nella seconda quindicina del mese di gennaio u. s.

« Nello stesso tempo, in esecuzione dell'articolo 58 della legge sull'amministrazione e la contabilità dello Stato (17 febbraio 1884, n. 2016), trasmetto l'elenco dei decreti e dei mandati, ai quali il capo ragioniere appose il visto in seguito a ordine scritto dal ministro.

« Il Presidente

« DI BROGLIO ».

Do atto al Presidente della Corte dei conti di questa comunicazione.

**Discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per la manutenzione e conservazione del palazzo di Giustizia » (N. 417).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Provvedimenti per la manutenzione e conservazione del palazzo di Giustizia in Roma ».

Prego il senatore, segretario, Borgatta di dar lettura del disegno di legge.

BORGATTA, segretario, legge:

Articolo unico.

Nello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia e dei culti per l'esercizio finanziario 1910-11 è istituito un capitolo n. 31-bis: « Manutenzione e conservazione del palazzo di Giustizia in Roma », con lo stanziamento di lire 255,200 col quale si dovrà provvedere alle spese occorrenti per la piccola manutenzione dei locali, per l'esercizio del riscaldamento, della ventilazione, del refrigeramento, per la somministrazione di acqua,

per la illuminazione ed altri servizi affini, nonché alle spese per il personale relativo.

Lo stanziamento dei seguenti capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero di grazia e giustizia per l'esercizio 1910-11 è, di conseguenza, diminuito come segue:

Cap. n. 29: « Magistrature giudiziarie - Spese d'ufficio » (Spese fisse) . . . L. 4,500

Cap. n. 31: « Manutenzione, riparazione ed adattamento dei locali degli uffici giudiziari » . . . » 150,000

Cap. n. 33: « Pigioli di locali ad uso delle Magistrature giudiziarie » (Spese fisse). . . » 100,000

Per altre lire 700 si farà fronte alle spese suddette mediante prelevamento dai proventi di cancelleria del tribunale di Roma.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione su questo disegno di legge. Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Levi Ulderico.

LEVI ULDERICO. Mentre mi associo alle nobili parole usate dall'onor. relatore della Commissione di finanze, per formulare un giustissimo ed opportuno voto, mi sia permesso di fare una semplice osservazione, che parmi non destituita d'importanza, riferentesi allo stanziamento proposto per la *manutenzione* del palazzo di Giustizia.

La somma proposta non è, a parer mio, sufficiente allo stato attuale della grande costruzione e tanto meno lo potrà essere per l'avvenire, dacchè è noto a tutti che non sono per anco costruite le grandiose porte principali d'entrata e che, per ragioni igieniche, occorre assolutamente provvedere gli amplissimi corridoi di grandi vetrate, le quali a loro volta richiederanno un gran maggior numero di giornate di vetraio e falegnami, oltre quelle contemplate dal proponente. Non tedierò il Senato con particolari, ai quali ho accennato di volo, e che ognuno sa meglio di me; tralascio di chiedere assicurazioni che non mi si potrebbero dare, ma resto pago di aver sollevato il dubbio e di avere anche in questa circostanza compiuto il mio dovere (*Bene!*).

LUCCHINI LUIGI. Io parlo con rincrescimento di questa materia, sia perchè il palazzo di Giustizia è anche la sede della Corte alla quale io appartengo, sia perchè non ne posso dir troppo bene.

Non occorre farmi osservare che questo non è il momento per discorrere in genere del palazzo di Giustizia; nè dal punto di vista finanziario, nè da quello estetico, nè, infine, da quello del suo ordinamento interno, poichè qui si tratta unicamente di provvedere a quella spesa, cui accennò il collega senatore Levi, che riflette la manutenzione e i servizi interni del palazzo. Sono mosso a parlare del presente progetto dal desiderio di fare qualche osservazione che possa dare agio al ministro di provvedere a rimuovere alcuni, almeno, dei gravissimi inconvenienti, che, da un lato, rendono impossibile il regolare andamento dei servizi, e, dall'altro, costituiscono il disconoscimento di ogni riguardo dovuto alla dignità, al rispetto e alla stessa salute dei magistrati e funzionari che vi risiedono.

Il collega senatore Levi ha fatto un'osservazione, che potrebbe avere fondamento se si trattasse di una legge che stabilisse i fondi necessari in genere per la manutenzione del palazzo. Originariamente tale era il progetto del ministro, vale a dire era inteso a provvedere stabilmente all'assetto di questi servizi; senonchè la Giunta del bilancio dell'altra Camera l'ha ridotto a molto più semplici proporzioni, per provvedere unicamente per l'anno finanziario in corso e d'urgenza. Questo non è detto nella relazione della nostra Commissione di finanze, e questo forse può aver tratto in inganno chi non abbia letto attentamente il progetto stesso.

La Giunta del bilancio, fra le altre ragioni, fu indotta alla modificazione accennata, perchè il modo di provvedere a questa spesa era, se non isbaglio, senza precedenti, cioè per via di storni; e non già sopra un solo bilancio, come ora sarebbe ridotto il progetto, ma sopra tutti i bilanci avvenire del Ministero di grazia e giustizia.

Ora, se il provvedimento, già di per sè poco plausibile, si può giustificare per una volta, non sarebbe stato conveniente adottarlo come sistema, e non avrebbe fatto certamente onore alla sincerità del Governo e alla serietà del Parlamento.

Per quanto però si tratti di provvedere interinalmente, per un solo anno, e precisamente per l'anno che ormai sta per volgere al suo termine, tuttavia è naturale che i criteri da cui muove questo progetto siano poi quelli che

debbono costituire la base della legge, che dovrà in breve, e prima ancora che l'anno finanziario abbia termine, essere presentata al Parlamento, per provvedere stabilmente alla bisogna. E appunto per questo è importante il ragionarne, perchè altrimenti, per la circostanza sola cui provvede l'unico articolo del disegno di legge, non varrebbe la pena di spendervi molte parole.

Io non faccio alcuna osservazione sulla somma e sulla distribuzione della spesa, di cui dà ragione la relazione che accompagna il progetto; anzi potrei essere perfettamente d'accordo col collega Levi nel ritenerla inferiore alle necessità cui si deve provvedere. Le mie osservazioni si riferiscono invece ai particolari dei servizi.

Comincio dagli ascensori. La Giunta del bilancio, nell'altra Camera, osservava (e io mi associo all'osservazione), che, se si continuerà a farli funzionare con la sola forza idraulica, certamente essi non saranno sufficienti al bisogno. Richiamo inoltre l'attenzione dell'onorevole ministro sull'abuso che si fa di questi ascensori per la discesa, che per regola, non dovrebbe ammettersi.

Quanto al riscaldamento e alla luce, ci troviamo pure in condizioni di molta deficienza, principalmente dovuta alla soverchia ampiezza degli ambienti, per cui, specialmente il riscaldamento, è male distribuito (nella Camera di consiglio della mia Sezione non si ottengono 15 gradi di calore), e la luce non è adeguata: ambienti altissimi, luce che illumina il soffitto e non le carte, per modo che (sempre nella mia Camera di consiglio) si è stati costretti, nonostante l'immenso lampadario fornito di 15 o 20 grandi fiamme, a ricorrere alle candele comuni, per poter leggere gli atti che si devono esaminare. La grande sperequazione poi del riscaldamento è dovuta al fatto strano, che le caldaie principali sono collocate in un edificio fuori del palazzo, mentre nel palazzo stesso vi sono tanti sotterranei, che dovrebbero essere più che sufficienti per collocarvi le caldaie, e rendere più facile la distribuzione del calore.

Per l'acqua, vi è una dotazione di circa 200 mc. Si è fatto il calcolo che, se vi fossero 5 o 6 mila persone al giorno nell'edificio, ve ne sarebbero venti litri per ciascuna; tuttavia se io, ad esempio, voglio lavarmi le mani, devo

andare ad un più che modesto lavandino comune, che non è neppure provvisto del necessario per asciugarsi. Manca affatto l'acqua potabile, perchè tale non si può dire quella che è raccolta nei cassoni sul tetto, e in tutto l'edificio, proprio a Roma, dove si gode tanta abbondanza di acqua, non vi è, che io sappia, un rubinetto di acqua di diretta provenienza, cioè di acqua veramente potabile.

La Giunta del bilancio faceva presenti altre necessità, a cui si dovrebbe, e si potrebbe provvedere, appunto con un progetto di legge che volesse realmente sistemare i servizi interni del palazzo. Così accennava alla necessità di invetriate per chiudere gli immensi corridoi di comunicazione da un ufficio all'altro, da un'aula all'altra, per modo da non esporre a gravi pericoli la salute delle persone che escono dagli ambienti, più o meno relativamente caldi, dalle aule e dagli uffici, e si trovano a contatto dell'aria fredda, che non è la più indicata per la salute, specialmente di uomini avanzati in età. E a questo si sarebbe dovuto ben pensare prima d'insidiarvi con tanta fretta la magistratura, la quale naturalmente ne paga maggiormente le spese.

Mancano quasi dappertutto tappeti, stuoie, nemmeno vi è qualche soppedana di legno, per modo che magistrati e funzionari sono costretti a rimanere per ore e per giornate intiere coi piedi sul pavimento nudo e freddo. Ebbero ragione di reclamarle gli stessi avvocati, i quali non ci devono stare che per qualche mezz'ora.

A ciò si sarebbe dovuto provvedere nei lunghi mesi di estate e di autunno. In cambio l'estate e l'autunno hanno servito a guastare quasi tutti i mobili, i quali, tra il caldo e il freddo, a ogni tratto scoppiettano e fanno sussultare le persone, e sono ridotti ormai in uno stato incredibile, per l'immatùrità del legno usato. Mancano i mobili, mancano gli attrezzi di uso più comune. Io, ad esempio, ho supplicato mesi e mesi per ottenere uno scrittoio a leggio, giacchè ho l'abitudine di scrivere e di lavorare in piedi: alla fine ho dovuto farmene portare uno, tutto sgangherato, dal vecchio palazzo Altieri; ma posso assicurare i colleghi che non è il mobile più pregiato e adatto per la maestà del nuovo palazzo di Giustizia. L'unico ornamento del mio gabinetto (una modestissima stanza già destinata agli uffici di cancelleria, con tendaggi alla porta

e alla finestra fatti per altri locali e di vario colore, senz'anticamera, senza un buco per depositarvi il pastrano e far pulizia) è un busto del compianto re Umberto, che se ne sta per terra in mancanza di base!

Mancano perfino i famosi calamai (*ilarità*), la spesa per i quali dovea saziare non so quali ingorde brame, e fu oggetto anche d'una interrogazione alla Camera dei deputati. Ma il fatto è che i calamai non si sono visti, e si è dovuto supplire con quelli, per la maggior parte indecenti, delle antiche sedi, che ogni tanto si rovesciano e danno il colpo di grazia al nuovo, e già rovinato mobilio.

Ora, io non so se vi siano degli avanzi, sui fondi stanziati per la costruzione e l'arredamento del palazzo, per provvedere a tutto questo e altro che lungo sarebbe enumerare. È vero che si son trovate 15 o 20,000 lire per trasportare una statua da un basamento ad un altro, con dubbio effetto estetico; mentre i fondi non si sono trovati per le più elementari esigenze. E allora, se non ci sono avanzi, ecco l'opportunità che una legge debba esser prontamente presentata perchè si rimedi a questo deplorabile stato di cose.

È vero che noi in Italia abbiamo la cattiva abitudine di spender molto nel superfluo, e di mancare assolutamente del necessario. Pur tuttavia io confido che l'onorevole ministro saprà escogitare i provvedimenti necessari per ovviare, almeno in parte, agli enormi inconvenienti che offre quel troppo magnifico palazzo, che può far prova di vani e puerili sentimenti megalomani, ma non della serietà e del senno dei nostri governanti; magnificenza che suona anzi offesa al vero e giusto concetto che deve aversi della giustizia, severa, austera e schiva, massime nella più alta sua funzione punitiva, del fasto e dello sperpero. Anzi spero che egli mi sarà grato di aver richiamato sopra di essi la sua attenzione.

E che una nuova legge sia a questo scopo presentata è necessario non solo nell'interesse del servizio, giacchè pure il servizio soffre quando mancano i mezzi più elementari per accudirvi, ma anche nell'interesse, ripeto, della stessa salute e igiene dei magistrati e dei funzionari.

Qualche osservazione sul personale di servizio. Col progetto di legge che abbiamo in

esame, sebbene limitatamente per il corrente anno, si provvede al reclutamento di un certo numero di guardiani e di custodi, che dovrebbero accudire alla vigilanza ed alla pulizia dei locali comuni, corridoi, scale, ambulacri, vestiboli, ecc.

Ora, io mi permetto di fare qualche domanda all'onor. ministro: Non gli pare che sarebbe il caso, in questa occasione, di unificare tutti i servizi del palazzo, e non limitarsi soltanto a un personale che provveda esclusivamente alle scale, ai corridoi, ecc.? Non gli sembra che sarebbe preferibile che questo personale fosse unico, per tutto ciò che riguarda il palazzo nei rapporti interni di servizio, e anche per ciò che riguarda il trasporto degli atti e dei documenti di ufficio dalle ed alle case dei rispettivi magistrati, i quali non hanno sede nel palazzo, ma devono esaminare gli atti nel proprio domicilio, onde sorge la necessità di questo continuo incessante trasporto di atti da un luogo a un altro? Perchè debbono esserci tanti personali diversi, diversamente reclutati, diversamente trattati, diversamente disciplinati, secondo che si tratta del tribunale, delle Corti o delle Procure Regie e generali? Perchè non deve anche al palazzo di Giustizia, come nei vari Ministeri, come in tutte le Amministrazioni sapientemente organizzate, esserci un personale unico, data l'identità del servizio cui deve adempiere?

Vedesse l'onor. ministro! Dopo pochi mesi, gli ambienti del palazzo di Giustizia già cominciano a diventare quello che tradizionalmente sono in Italia tutti gli uffici giudiziari. E i colleghi che hanno pratica di questi ambienti lo sanno meglio di me. Non è questione soltanto di uniformità, che già sarebbe qualche cosa, ma di buon andamento; è questione d'imprimere un altro impulso a questo servizio che va malissimo; impulso che si può dare soltanto quando vi sia un'unica disciplina nel personale che vi deve provvedere.

Altra questione cui ho accennato, è quella del trasporto delle carte.

Chiunque va per le strade, nei trams, ha occasione di vedere i portieri o uscieri del tribunale e delle Corti, o loro dipendenti più o meno autorizzati, che portano questi atti, mal legati con una corda qualunque, carte che alle volte, sciogliendosi la corda, cadono

in terra e si sfasciano con tutti i pericoli conseguenti.

Ora, ogni Amministrazione che si rispetta, come ogni Ministero, possiede dei veicoli apposti per questo servizio di trasporto, che, trattandosi di affari giudiziari, è abbastanza delicato, poichè perdendo una carta il pregiudizio che ne deriva può essere gravissimo. Perchè tutto questo non può meglio organizzarsi?

E così ritengo che potrebbe essere unificato un altro servizio, quello di copiatura. Anche qui vi sono gravi guai e gravi inconvenienti, perchè sono adibite alla copiatura persone che non dovrebbero esserlo, e inoltre questa copiatura talvolta si eseguisce fuori di ufficio. Basta dir questo, per intendere i pericoli cui tale sistema può dar luogo.

Altra questione importantissima, concernente un complemento necessario di qualunque magistratura e tanto più del palazzo di Giustizia, è quella della biblioteca. So bene che l'onorevole ministro diede opera affinchè vi si formasse un'unica biblioteca, e di ciò non posso che dargli lode. Credo che vi fossero consenzienti anche gli avvocati. Ma perchè il ministro non tenne fermo, e non volle veramente quanto dovrebbe essere e sembra tanto ovvio e giusto?

E, difatti, è mai possibile che nel nuovo palazzo di Giustizia vi siano, se non erro, sei biblioteche dello stesso genere, una per il tribunale, una per ciascuna delle due Corti, una per ciascuna delle due Procure generali e una per gli avvocati? Con gli scarsissimi mezzi di cui tutte dispongono, ci si può figurare quali povere cose esse sieno. E poi l'interesse d'una biblioteca, per quanto modesta, non sta solamente nella copia delle opere, ma si ancora nel loro ordinamento; e questo richiede persone competenti e spesa.

Io quindi vorrei pregare l'onor. ministro di insistere su questo punto, poichè non è possibile ammettere che abbiano a persistere in tanta irragionevolezza coloro che osteggiano l'istituzione di una sola e medesima biblioteca per tutte le magistrature e la curia. Non diversamente avviene nei palazzi di Giustizia all'estero, almeno in quelli che io conosco; per esempio, in quello di Bruxelles, vi è una biblioteca sola per tutti, che appartiene veramente agli avvocati, ma è sussidiata dal Governo e serve a tutti; essa raccoglie oltre

60,000 volumi, ed è quindi forse la più ricca biblioteca giuridica che esista in Europa.

Circa il modo di dirigere tutti questi servizi, l'onorevole ministro, nel suo progetto, proponeva la costituzione di una Commissione che la Giunta generale del bilancio, alla Camera dei deputati, volle eliminare. Questo era logico, dal momento che il progetto di legge si limita a provveder soltanto per l'anno finanziario in corso, ma non si giustificerebbe più quando si venisse a una legge per provvedere stabilmente all' uopo.

Io ritengo che il concetto dell'onorevole ministro non possa non essere approvato, poiché l'andamento, dei servizi nel palazzo di Giustizia, per procedere regolarmente, deve avere regolarità di indirizzo e non può dipendere esclusivamente dal ministro o dal personale del Ministero. Senonchè la Commissione dovrebbe comporsi di pochissime persone; qualche magistrato (fra quelli che, non per grado, ma per vocazione personale, s'intendono di certe cose), qualche avvocato (che era stato omissso nello schema ministeriale), e un funzionario amministrativo, lasciando l'ingegnere e i cancellieri fra il personale da aggregarsi all' ufficio. La Commissione non dovrebbe però avere che voto consultivo per le spese superiori a una certa somma, e dovrebbe sempre sentire i capi dei singoli enti interessati.

Va poi da sè che, qualora si accogliesse il concetto di unificare, come mi pare che sia giusto, i servizi a cui ho accennato, si dovrebbe fare una revisione e una riduzione delle spese d' ufficio.

Chiedo scusa al Senato se l' ho intrattenuto piuttosto a lungo su un progetto di legge, che si sarebbe creduto non avesse offerto occasione a larga discussione, ma spero che i colleghi mi renderanno giustizia circa l' opportunità delle osservazioni che ho fatto, e che mi lusingo finiranno per non tornare sgradite allo stesso ministro, il quale, certamente, non può volere che si perpetui, nel palazzo di Giustizia, uno stato di cose veramente inqualificabile, e che, almeno per noi della Corte di cassazione, ci fa ogni giorno melanconicamente ripetere: si stava meglio quando si stava peggio! Penso poi che, soltanto provvedendo nel modo che ho detto, si potranno rimuovere alcuni degli inconvenienti principali che affliggono

questo palazzo, il quale non sotto il punto di vista estetico, che non discuto, ma, come è costruito internamente, rende così malagevole l'andamento dei servizi, e si potrà rimuovere il pericolo che venga un giorno in cui sia reso così intollerabile la vita giudiziaria in esso, da invocarne una destinazione diversa, come già da taluno si è proposto, per costruirne un altro che meglio risponda alle esigenze più elementari dell' amministrazione della giustizia. (*Ap provazioni*).

GAROFALO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

GAROFALO. Io non seguirò gli onorevoli Ulderico Levi e Luigi Lucchini nell' analisi che essi hanno fatto delle diverse spese indicate nella relazione per la manutenzione e conservazione del palazzo di Giustizia in Roma e non farò l' esame della necessità di aumentare la somma, che al primo di essi sembrava insufficiente. Io mi preoccupo di una cosa assolutamente diversa, ed è questa: che per provvedere al mantenimento decoroso, come è giusto che si faccia, del palazzo di Giustizia di Roma si riducano notevolmente gli assegni stanziati in bilancio per gli uffici giudiziari e per i locali adibiti all' Amministrazione della giustizia nelle altre parti del Regno, come se avessero già loro disposizione mezzi esuberanti.

I locali, nei quali si amministra la giustizia nelle provincie, sono in uno stato tutt' altro che decoroso, e per molti di essi si può dire addirittura, miserabile; e non solo quelli degli uffici minori, ma anche quelli decorati col nome di palazzo di Giustizia. Ora, per arricchire il palazzo di Giustizia di Roma s' impoveriscono sempre più gli uffici giudiziari delle provincie.

Io ho trovato nella relazione che il capitolo per la riparazione, manutenzione ed adattamento dei locali giudiziari era stato alquanto ingrossato appunto in previsione delle maggiori spese che si sarebbero dovute sostenere per la manutenzione del palazzo di Giustizia di Roma; ma anche ammesso questo, io non credo che si possa poi fare una detrazione di una somma così forte come quella di 254 mila lire che si toglierebbe dalla somma totale stabilita in bilancio per tutti gli uffici giudiziari del Regno.

Forse si sarebbe potuto provvedere con un maggiore assegnazione. Ad ogni modo, ora c

troviamo davanti a questa legge, ed io non posso fare altro che raccomandare vivamente all'onor. Guardasigilli di volere nel futuro bilancio ripristinare la somma già assegnata, la quale è del resto insufficiente, come tutti sappiamo; - di volerla, se non accrescere, almeno conservare integralmente a vantaggio di tutti gli uffici giudiziari maggiori e minori del Regno. (*Approvazioni*).

TASSI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TASSI. Io non dovrei dire molte parole, perchè in parte il senatore Garofalo mi ha percorso, giustamente accennando al prelievo che viene fatto da quel certo capitolo che riguarda la manutenzione degli uffici giudiziari disseminati nel Regno, a favore del palazzo di Roma, prelievo che rende ancor meno possibile quella desiderata decenza dei locali giudiziari, che è assolutamente un mito nella maggior parte dei cosiddetti templi di Giustizia.

Detto questo, io raccomando al Guardasigilli di dare ordini, perchè nel palazzo di Giustizia di Roma siano poste le necessarie indicazioni. Questo palazzo è un vero labirinto, nel quale si sa come si entra, ma non si sa come vi si giri, e molto meno come se ne esce; è l'immagine vera della Giustizia. (*ilarità*).

Per questo palazzo, sarebbe necessaria una guida, o per lo meno una pianta per potervi raccapazzare.

Quando avvenne l'inaugurazione ufficiale della sezione seconda, ove è presidente l'amico Lucchini, io, dovendo recarmi per la prima volta a portar la mia voce in quello stupendo palazzo, mi son dovuto far condurre addirittura come un cieco, perchè mi era impossibile trovare il luogo dove questa importantissima sezione risiedeva; non un cartello, nulla vi è in questo palazzo che serva d'indice; bisogna mendicare informazioni per recarsi dove si deve andare. E non basta: vi sono dei locali assolutamente insufficienti alle esigenze più necessarie del servizio. Io ho trovato, per esempio, che la cosiddetta sala degli Avvocati (sala di aspetto, s'intende, non quella grande delle adunanze) è un corridoio chiuso soltanto in parte, ove sono accatastate delle toghe, e dove il servizio lascia tutto a desiderare. Ed ho osservato ancora una cosa ancor più deplorabile, cioè che nell'aula, ad esempio, della seconda

sezione, non ci si capisce nulla, perchè le difficoltà foniche e acustiche sono tali che sembra di essere in un gran pentolone, in cui ribollano una grande quantità di frasi, senza che sia possibile, alla distanza di pochissimi metri, comprendersi rispettivamente. È una cosa addirittura spaventevole, per chi entra per la prima volta in quella sala; vede i magistrati e gli avvocati gesticolare, ma non comprende nulla di quel che essi dicono.

È veramente strano; si va per discutere, si va per essere ascoltato e per ascoltare, e non si riesce a capire assolutamente nulla.

Io ho parlato della seconda sezione, non sapendo se questo difetto sia già stato rilevato dall'onor. Lucchini; ad ogni modo è necessario assolutamente che a questo difetto si provveda; si mettano magari dei tendoni, come si fa nelle chiese quando si predica; ma si curi la serietà di quelle discussioni, che attualmente non sono che una confusione animata dai gesti più o meno composti e pantomimici dei patroni delle diverse parti.

All'uscita poi, o signori, non si sa più che cosa pensare; ad ogni sbocco di corridoio è un usciere che domanda una mancia. È questo un inconveniente che deve essere assolutamente rimosso.

Si crede che, dopo aver pagato il diritto di toga, null'altro rimanga a pagare, mentre ad ogni sbocco di quel dedalo di corridoi, si trovano degli agenti, in veste più o meno ufficiale, i quali, con un titolo o con l'altro, richiedono mancie con metodo quasi di ricatto.

Questo inconveniente gravissimo, deve, ripeto, essere assolutamente rimosso con disposizioni rigorose.

Io confido che il ministro Guardasigilli vi provvederà per la dignità del Foro, per la dignità di quella toga che insieme cerchiamo di onorare come meglio è possibile. (*Approvazioni*).

FANI, ministro di grazia e giustizia e dei culti. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FANI, ministro di grazia e giustizia e dei culti. Io ho domandato e domando al vostro voto l'approvazione di questo disegno di legge, perchè si tratta di spese in gran parte già incontrate, inquantochè nel palazzo di Giustizia i vari uffici sono nel loro pieno esercizio dalla metà dell'anno passato, e perchè proprio non



saprei come fare dinanzi a creditori che debbono essere da parecchio tempo soddisfatti, se la benevolenza del Senato non mi concedesse quel che mi ha concesso prima la Giunta generale del bilancio e poi la Camera, accogliendo questa specie di preventivo, che può considerarsi ormai in buona parte esaurito. Questa l'urgenza, nella quale si trova il Governo, per dir tutto con molta semplicità, nel raccomandare proprio, se fosse possibile, all'unanimità dei voti del Senato questo disegno di legge.

Sulle cose che sono state dette dagli onorevoli senatori Levi, Lucchini, Garofalo e Tassi, io dirò che essi hanno in gran parte ragione. Molti sono gli inconvenienti che abbiamo tutti constatato in quel palazzo, che è veramente meraviglioso per la sua grandezza, e nonostante nasconde tante sorprese, alcune delle quali vennero segnalate dagli oratori che parlarono. Il Governo riparerà e provvederà, non con la sua azione burocratica, che non risponde sempre, specialmente in certi dettagli e in certe necessità, come quelle che vennero notate, ma colla costituzione immediata di una Commissione amministrativa formata da un piccolo numero di magistrati e di avvocati e che proprio, magari giorno per giorno, sul luogo, studierà le urgenze e detterà gli immediati provvedimenti. Ora, siccome io inviterò a lavorare in questa Commissione coloro che sono i collaboratori ordinari e autorevoli della giustizia, i magistrati e gli avvocati, spero che riuscirò nell'intento, e che essi metteranno il ministro in condizione di non dover sentire il rinnovarsi dei lamenti che abbiamo udito dianzi nella discussione che è stata fatta.

E questo palazzo di Giustizia, che io ho ammirato nelle sue linee grandiose e nella sua concezione artistica, che ho inaugurato insieme ai colleghi miei, perchè mi pareva che quest'opera dovesse essere consacrata con giornata solenne, io procurerò, per quanto sarà in me, di rendere proprio tale da corrispondere a tutte le esigenze imperiose, alle quali è destinato.

Questo edificio costa una somma che supera i 40 milioni. La somma è grave. Si deve però riconoscere che somme anche maggiori furono spese per questi edifici nelle altre metropoli del mondo; ad esempio, il palazzo di Giustizia

di Bruxelles è costato ben 55 milioni ed è — a me dicono, poichè io non l'ho visto — di mole e di pregi artistici assai inferiore al nostro. (*Segni di denegazione del senatore Lucchini*).

Così è: ho le cifre precise che mi son procurato col mezzo del nostro ministro Bonin, il quale ha dimorato più tempo a Bruxelles. Se le cifre non sono esatte, non saprei che dire, ma sono assicurato, onorevole Lucchini, che questa è la spesa. Del resto questo è un dettaglio, sul quale si può anche non insistere.

Quanto poi agli inconvenienti che vennero lamentati, dirò all'onorevole Tassi che per ciò che riguarda la tabella per segnalare le indicazioni, necessarie per poter conseguire l'intento di trovar subito l'ufficio, al quale si ha bisogno di andare, sarà provveduto. Così cesserà del pari lo spregevole costume, da lui segnalato al Senato, delle mance che vengono dagli inservienti domandate. Questo non deve essere, non è decente nè il modo, nè la domanda: l'inconveniente vuol essere rimosso. (*Bene!*).

Per ciò che riguarda le condizioni acustiche, ho inteso da altri deplorarle e ci studieremo di provvedere. Che cosa può fare il ministro? Deve dire che provvederà e farà del suo meglio per porre riparo all'inconveniente che si lamenta.

In ordine poi alle cifre prevedute di fronte al costo reale che importeranno i servizi, ai quali il disegno di legge vuol provvedere, risponderò all'onorevole senatore Levi che, nel presentare il prontuario di queste spese approssimativamente necessarie, ci siamo in certo modo limitati; abbiamo però avuto una scorta nel procurare queste cifre, scorta che ci è stata data dall'ufficio tecnico del Genio civile. Le cifre sono quelle che il Genio civile ci ha detto: speriamo che la spesa effettiva non le sorpasserà. In ogni modo, il consuntivo dell'anno che corre dirà se noi ci siamo apposti al vero; e se dovremo aumentare, faremo le relative proposte, ed il Senato vedrà allora le deliberazioni che dovrà dare. Ma io voglio dire al Senato che quel voto, che esso è oggi invitato a dare, è il voto su di un preventivo e su di un progetto, che ha una vita breve, quella dell'anno



che corre. Vedremo poi, per questa prova, se dovremo proprio convertire in un definitivo progetto di legge tutte le cifre concrete, che vengono ora proposte. In questo momento non si fa che un esperimento; per farlo però, trattandosi di spese, occorre il voto del potere legislativo e quindi anche il voto rispettabilissimo del Senato.

In questo modo la cosa si è discussa davanti alla Giunta del bilancio, la quale semplificò il progetto di legge per attribuirgli più facilmente il carattere di un provvedimento avente vera e propria forma di provvisorietà. La Giunta del bilancio addossò interamente alla responsabilità del ministro l'erogazione di queste somme. Ed io dico subito che appena avrò la legge, che spero dal vostro voto mi sarà data, costituirò la Commissione che lavorerà con me, e che sarà di magistrati e di avvocati. Sarà questa Commissione poi quella, a cui io sottoporro tutti i desiderii vostri, e specialmente quelli che vennero esposti dagli autorevoli oratori che discorsero. Alcune di queste proposte mi paiono veramente degne di pensiero e di esame. Non so se potrà aver luogo l'unificazione dei servizi nel modo che pensa e propone l'onor. senatore Lucchini. Io non credo, per esempio, che possa considerarsi un servizio unico quello che concerne le attribuzioni dei cosiddetti portieri - oggi chiamati uscieri - che debbono portare le carte alle case dei magistrati, e le attribuzioni dello spazzatore dell'edificio; in modo che possa farne un corpo organico alla dipendenza di una sola direzione. Mi pare che la diversità delle attribuzioni abbia a consentire una diversità di ordinamento. Ma tutto questo sarà merito di esame da parte della Commissione che sarà nominata. Così, del pari, non so se si potrà (io lo desidererei vivamente) unificare la biblioteca. Io pensai a questa idea che mi pareva ottima, e trovai molte buone disposizioni da parte dell'Ordine degli avvocati, mentre trovai qualche resistenza in altri. Intanto i libri sono ivi raccolti in tre ambienti diversi, e vedremo quello che potrà farsi.

Il Senato, in sostanza, si trova innanzi ad una organizzazione tutta da dare, per la quale però è necessario questo primo sacrificio. Domando quindi al Senato il suo voto per queste spese e per pagare i servizi già attuati e per secondare i giusti desiderii manifestati dagli onorevoli oratori che hanno parlato. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo la parola, dichiaro chiusa la discussione su questo disegno di legge.

Trattandosi di un disegno di legge di articolo unico, sarà poi votato a scrutinio segreto.

#### Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto dello: « Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1910-911 » e del disegno di legge testè discusso.

Prego il senatore, segretario, Di Prampero di fare l'appello nominale.

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

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

#### Presentazione di disegni di legge e di una relazione.

FANI, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FANI, *ministro di grazia e giustizia e dei culti*. Ho l'onore di presentare al Senato il disegno di legge, già approvato dalla Camera dei deputati: « Per gli studi di perfezionamento degli uditori giudiziari ».

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro di grazia e giustizia della presentazione di questo disegno di legge, che sarà distribuito agli Uffici.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LEONARDI-CATTOLICA, *ministro della marina*. Ho l'onore di presentare al Senato i seguenti disegni di legge:

Cessione gratuita al comune di Roma della Regia nave « Stella Polare »;

Ampliamento del silurificio di San Bartolomeo e impianto di una officina torpedinisti;

Conversione in legge del R. decreto 25 novembre 1909 che permette la costruzione e l'ampliamento di edifici destinati ai servizi della difesa marittima nelle aree demaniali della zona falcata del porto di Messina;

Soppressione del Comitato per l'esame dei progetti di navi, e riorganizzazione del Consiglio superiore di marina.

LEGISLATURA XXIII — 1ª SESSIONE 1909-911 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1911

I primi tre furono già approvati dalla Camera dei deputati, l'ultimo viene presentato in iniziativa al Senato.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. ministro della marina della presentazione di questi disegni di legge, che saranno trasmessi agli Uffici per il necessario esame.

TOMMASINI. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

TOMMASINI. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul disegno di legge: « Mantenimento del liceo musicale di S. Cecilia in Roma ».

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

**Seguito della discussione del disegno di legge:**  
« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1910-911 » (N. 436).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1910-911 ».

Ieri venne iniziata la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il senatore De Cesare Raffaele.

DE CESARE RAFFAELE. Io ho sottoscritto l'ordine del giorno, presentato ieri dal senatore e caro mio amico Cadolini, appunto perchè esso sanziona un principio nuovo, quasi rivoluzionario, in fatto di costruzioni stradali, ed è informato allo stesso concetto che, tre anni or sono, fu votato, a proposta mia e sua, dalla Società degli agricoltori italiani; vale a dire che, visto il nessun funzionamento della legge per le costruzioni stradali nel Mezzogiorno, e l'insuccesso assoluto del sistema dei consorzi, dovesse il Governo costruire esso le strade nelle regioni, dove non sia un chilometro di strada per ogni quattro chilometri quadrati.

Ecco il principio contenuto nell'ordine del giorno ieri presentato e svolto dall'egregio mio collega, così benemerito della viabilità nazionale.

Permetterà il Senato che io faccia una breve cronaca di tutto ciò, che è seguito in questi ultimi anni, rispetto alla legislazione stradale: molto

poco veramente. Nel 1894, quando ero ancora deputato, in compagnia dei colleghi Cappelli, Giusso e Chimirri, mi resi promotore di un progetto di legge per dotare di strade, così dette vicinali, quelle regioni che più ne sono prive. Ci riunimmo più volte e formulammo un progetto di legge, avendo a nostro segretario un funzionario egregio ch'è oggi nel Gabinetto del presente ministro, l'avv. Baldassarre: giovane di talento e di operosità. Come ho detto, si fece un progetto di legge, ma pur dando prova di qualche ingenuità, perchè si partì dal principio, oramai sfatato, dei consorzi fra gli utenti. Quel progetto giacque negli archivi del Ministero.

L'onor. Tedesco, uno dei predecessori dell'onor. Sacchi, fece studiare un secondo disegno sullo stesso argomento, da tre alti ed esperti funzionari dell'Amministrazione pubblica, ma anche quel progetto, pur non privo di qualche valore tecnico ed amministrativo, subì la stessa sorte, e dorme anch'esso negli archivi del Ministero. (ilarità). Io li ho qui innanzi come documenti storici della nostra impotenza a risolvere il grande problema della viabilità ordinaria.

Quale è dunque il sistema per poter uscire da questo stato d'impotenza, in cui affoghiamo, e che non dà più al Governo la forza di dotare di strade quelle regioni che sono prive?

I disastri tremendi della Calabria aprirono gli occhi al Governo e al Parlamento; e, banditi i criterii accademici e antiquati, fu fatta una legge con la quale lo Stato avocava a sé la costruzione delle strade in quelle province mentre nella legge per la Basilicata e in quella per il Mezzogiorno non si era fatto nulla di simile. Vedete dunque che siamo già nell'ordine d'idee da noi invocato da qualche anno, e contenuto nella nostra mozione. Ora dunque trovandoci nella necessità di dover provvedere a questo bisogno estremo della economia nazionale, bisogna decidersi, se vogliamo le strade, a farle eseguire dallo Stato, soprattutto nelle regioni del latifondo, per ottenere che questo sia spezzato ragionevolmente e senza violenze o minacce socialiste. Spezzare il latifondo del Mezzogiorno è migliorare radicalmente l'agricoltura; spezzare il latifondo è spopolare i grandi centri di popolazione, che sono nelle province meridionali, e che formano un pericolo permanente per l'ordine pubblico e per l'igiene;

è popolare la campagna oggi nuda, bonificare la malsana, e diffondere il benessere. (*Benissimo*).

È chiaro che, se non si fanno le strade, il latifondo non si trasformerà: esso rimarrà immobile, o attenderà che gl'Istituti di credito fondiario compiano la loro opera liquidatrice, espropriando e vendendo a lotti le vaste tenute, ma solo se vi saranno le strade: altrimenti sarà un passaggio puro e semplice della grande proprietà, senza alcun vantaggio sociale.

Noi abbiamo immense zone, le quali sono perfettamente sprovviste di strade; e fra le zone, che più ne hanno bisogno, ne ricorderò una: quella dell'altipiano del Tavoliere di Puglia, che si distende per qualche centinaio di chilometri quadrati fra le provincie di Foggia, di Bari, di Avellino e di Potenza: dal mare all'Appennino della vecchia Lucania, compreso l'altipiano desolato delle Murge. Noi li abbiamo non le proporzioni della sola Capitanata circa la viabilità, accennate ieri dall'onor. Cadolini, cioè di 200 metri per ogni 4 chilometri quadrati, ma abbiamo una proporzione più bassa! Vi sono località, e potrei fare appello ai colleghi presenti di quelle provincie, perchè attestino come si corre in ferrovia per ore, e non s'incontrano case, nè alberi, nè coltivatori, ma solo rare mandre di bestiame brado, come in Sardegna e acquitrini malarici.

È tempo di uscire da una situazione veramente triste e vergognosa: è tempo di uscire da una legislazione antiquata e convenzionale; e il modo più concludente di uscirne, è questo: che il Governo costruisca lui le strade, e chiami le provincie a curarne la manutenzione. Faccia compilarne intanto gli elenchi, e destini una somma, sia anche piccola da principio, per la costruzione di queste strade, che io non chiamerò nè vicinali, nè provinciali, nè comunali, perchè sono distinzioni affatto accademiche. Abbia qualunque nome la strada, purchè serva ai bisogni del traffico per l'agricoltura, il commercio e l'industria, e miri a far scomparire gradatamente il vecchio latifondo. (*Approvazioni*).

E mi auguro che l'onorevole ministro dei lavori pubblici voglia darci un affidamento serio e sicuro, circa la proposta da noi fatta nel nostro ordine del giorno; e che egli si mostri persuaso che non c'è altro mezzo per fare le strade, tranne questo, che lo Stato le, ese-

guisca esso, perchè strade, acque e boschi come dissi altra volta in quest'Aula, sono funzioni, obblighi e doveri di uno Stato reintegratore delle debolezze parziali, in un paese così diverso come il nostro.

Si torna a parlare della possibilità dei consorzi stradali; ma questi consorzi non obbligatori, ma facoltativi, han fatto una prova burlesca e miserevole nelle provincie meridionali. E doveva essere così, perchè con essi non si obbligano le maggioranze degl'interessati, nè crediate che sia facile trovare dei possidenti, i quali, pure avendo delle grandi estensioni, si assoggettino ad incontrare delle spese per costruirvi le strade: anzi più ricchi sono i possidenti, e maggiori sono le opposizioni, perchè maggiori dovrebbero essere i contributi da parte loro.

Potrei citare molti esempi, ma me ne astengo. Solo, poichè mi disse ieri che s'è iscritto in questa discussione l'egregio collega Beneventano, egli potrà dirci qualche cosa rispetto alla Sicilia, così come io ho parlato delle Puglie e ho accennato a quasi tutta l'Italia meridionale. E faccio appello alla testimonianza dei colleghi di quelle regioni, i quali non potranno che confermare quanto ho detto.

È verosimile che l'onorevole ministro dei lavori pubblici risponderà che non è possibile affrontare il grave problema stradale, senza i necessari studi, e probabilmente dirà che gli mancano gli ingegneri per eseguire questi studi; ma io ricordo che egli, interpellato recentemente a Messina sul modo di far eseguire sollecitamente non le sole strade, ma altre opere pubbliche, in mancanza del personale governativo, rispondeva che avrebbe potuto servirsi, senza impegno da parte dello Stato, di personale locale o avventizio. Questo, egli disse, e lo ricordo bene.

In quanto alle difficoltà finanziarie, che forse il Ministero affaccerà, rispondo che si tratta di anticipare alcuni milioni all'anno, e i quali saranno pochi, trattandosi di opere che si possono compiere in un termine non brevissimo. Pensate, o signori, quanto ricaverebbe lo Stato per un altro verso, sotto forma di imposte, e col beneficio di una maggiore produzione, che in terre feraci, come quelle, può concorrere a risolvere una delle questioni più ardenti, la quale oggi agita l'Italia socialmente e politicamente,

quella del caro dei viveri. E confermo che l'anticipo di pochi milioni frutterebbe all'Erario assai largamente, quasi usurariamente; ed i pochi milioni, che occorrono, potrebbero trovare facilmente posto in un bilancio così largo come quello dei lavori pubblici. Aggiungo inoltre che i primi stanziamenti per i progetti potrebbero essere compresi nel disegno di spese, che io so trovarsi allo studio, per urgenti opere pubbliche da compiersi in un quadriennio. Non so quanti sono i milioni destinati, ma mi auguro che una parte di essi, anche minima, sia destinata alle costruzioni stradali nelle regioni che più ne difettano e in quella singolarmente che ho nominato e descritta.

Ricordo infine ch'è innanzi alla Camera un disegno di legge per la costruzione di strade vicinali, presentato da un egregio deputato, che si travaglia da più tempo su questo argomento, e quasi ha preso la mia eredità, perchè, dopo che io sono uscito dalla Camera, non si è più parlato della necessità di costruire strade comunali e vicinali. È l'onor. Scorciarini Coppola, che da un paio di anni agita questa questione; ma io non mi illudo: è un progetto di iniziativa parlamentare, il suo, che si compone di 50 articoli. Credete voi che possa venire in porto? Io non lo credo. Certo è che si trascina da un paio di anni innanzi alla Camera; e io ammirando la fede di lui, sono convinto che l'ordine d'idee, al quale si informa quel progetto, non sia di facile attuazione. Non ne darò i particolari, perchè chi lo vuol vedere può consultarlo negli atti della Camera, e perchè non voglio abusare della grande benevolenza del Senato. E per le strade ho finito.

Ed ora dirò poche cose rispetto ad un altro punto essenziale del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, e che concerne l'Acquedotto pugliese. Ricorderà il Senato che nel mese di maggio ultimo, io presentai un'interpellanza sullo stato dei lavori dell'Acquedotto, e come l'on. ministro Sacchi, per ragioni di Governo, mi pregò di non volervi insistere; e come io, per deferenza verso di lui, ed anche perchè convinto della poca opportunità di discutere in quei giorni una quistione così ardente, non vi insistetti. Le cose un po' precipitarono; e voi ricordate, egregi colleghi, che vi furono comizi, dimostrazioni, e voti di Consigli provinciali e comunali, e vivacissime polemiche giornalisti-

che. Non mancarono accuse e dissidii, dopo la morte dell'onor. Pavoncelli, nel Consiglio stesso di amministrazione dell'Acquedotto: una serie d'incidenti dunque; ma che forse contribuirono nell'insieme, perchè non ogni male è scèvro qualche volta di una piccola parte di bene, a far sì che ne venisse un'attività maggiore nei lavori dell'Acquedotto da parte dell'impresa assumtrice: attività che si deplorava che non vi fosse. Oggi sono lieto di constatare, con la maggiore lealtà, che i lavori procedono assai diversamente di come procedevano sette od otto mesi or sono. I piati fra le varie imprese costruttrici e la Società concessionaria sembrano in certo modo quietati; e rimosso il pericolo di liti per il Governo e la Società. E aggiungo che dei 92 chilom. di gallerie se ne sono bucati più di 30; e questi lavori procedono, ripeto; abbastanza alacramente.

La grande galleria dell'Appennino è forata per circa un terzo; le gallerie minori fra Venosa e Spinazzola, mia patria, come ho potuto constatare io stesso, sono in parte compiuti, ed in via di compimento. È attaccata in varii punti la grande galleria delle Murge, sia dalla parte di Spinazzola verso Acquatetta, sia dalla parte di Andria presso Casteldelmonte. La situazione è in gran parte mutata, dunque; ma con tutto ciò non mi nascondo, e non desidero che il Senato s'illuda, che i lavori, i quali rimangono ancora a compiersi sono tali e tanti, che bisognerebbe intensificarli con maggior capitale ed energia; e che, se ciò non avvenisse, e si andasse avanti, anche come si va oggi, nessuno prenderebbe l'impegno, e molto meno il Governo, che per il 1916 il grande lavoro possa essere compiuto, secondo il capitolato di appalto. Io so che l'on. Sacchi è agitato dalla nobile ambizione di assicurare le cose in guisa, che per quel periodo i lavori possano essere compiuti; ma, ripeto, bisogna non farsi illusioni, se si rimarrà nei limiti della legge, così come fu votata dai due rami del Parlamento, perchè molto tempo si è perduto; e da qui al 1816 corrono solo cinque anni.

Io ricordo, a titolo di legittimo orgoglio, di essere stato il relatore alla Camera dei deputati del progetto di legge dell'Acquedotto pugliese, e di esserne stato relatore al Senato il mio caro e affettuoso amico Serena, al quale, colgo quest'occasione, per mandare a nome di noi tutti l'augurio che egli possa ristabilirsi

presto, e tornare ai lavori di questa Assemblea, circondato dalla nostra stima e dal nostro affetto. (*Approvazioni vivissime e generali*).

Or dunque, dopo aver dichiarato che i lavori procedono abbastanza bene, e riconosciuto all'onorevole Sacchi il merito che gli va dato, io confido che si verifichi quanto si legge nei giornali. Vi si parla di nuove trattative tra il Governo e la Società concessionaria, dirette ad ottenere che i lavori possano essere prorogabilmente e sicuramente compiuti nel 1916, con provvedimenti amministrativi, informati a principii di equità e anche di buona finanza.

Io mi auguro di avere dall'on. Sacchi delle risposte esplicite e rassicuranti su questo punto; e perchè le dichiarazioni impegnative, che si fanno dal Governo, non devono rimanere lettera morta, soprattutto quando si tratta di questioni gravissime, anzi è bene che di tanto in tanto siano rammentate, io rammenterò all'on. Sacchi le parole, che egli disse nell'altro ramo del Parlamento nello scorso mese di dicembre. Egli disse, come si legge nel resoconto ufficiale, proprio così:

« Io credo inutile di dichiarare che il Governo considera come impegno d'onore per lo Stato italiano, che quella grande opera che costituirà un monumento di grandezza romana debba esser compiuta nel termine fissato ».

E più espliciti di così non si potrebbe essere; ed io ho fede che le dichiarazioni, le quali l'onorevole Sacchi farà oggi al Senato, siano ugualmente categoriche e rassicuranti, circa l'avvenire dell'Acquedotto pugliese, della grande opera, che sarà una delle maggiori del nostro tempo, destinata a compiere la rigenerazione di una nobile contrada, dove vivono due milioni di abitanti, che combattono da secoli un'eroica lotta in nome della igiene, della civiltà e della giustizia. (*Vivissime approvazioni. — Molti senatori si congratulano con l'oratore*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cerruti.

CERRUTI. Desidero soltanto di rinnovare all'onorevole ministro dei lavori pubblici le raccomandazioni che gli furono recentemente espresse da una Commissione di senatori e di deputati, circa la necessità di pensare alle linee ferroviarie d'interesse militare.

Per circostanze speciali, io ho dovuto particolarmente rivolgere la mia attenzione sulla

linea interna Genova-Spezia. Io credo che questa linea sia assolutamente indispensabile, per assicurare la difesa del nostro territorio. Inoltre essa è reclamata dalle popolazioni di molti comuni delle valli Fontanabuona e Vara, che ora sono affatto isolate e aspirano da molto tempo ed essere unite alla rete ferroviaria dello Stato.

Comprendo che ora vi sono altre linee la cui costruzione è più urgente, ma mi pare che intanto si potrebbe procedere agli studi necessari per un progetto definitivo, perchè finora non si hanno che progetti di massima e non si sa ancora esattamente quello che potrà essere la spesa necessaria per la costruzione.

So che vi sono anche altre linee per le quali mancano siffatti progetti e suppongo che la ragione di ciò dipenda dall'insufficienza dei fondi assegnati nel bilancio per questo genere di studi e di lavori. Perciò io mi limito per ora a pregare l'onorevole ministro di voler iscrivere nel prossimo bilancio le somme che sono effettivamente occorrenti per tale scopo e di fare in modo che i progetti relativi alle strade riconosciute necessarie alla difesa dello Stato siano eseguiti prontamente, per poter poi, al momento opportuno, intraprenderne la costruzione, senza soverchio ritardo e raccomando in modo speciale la linea interna Genova-Spezia.

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

DI BRAZZÀ. Non vado a ricordare oggi tutti gli studi fatti sia dalla Commissione d'inchiesta dell'esercito, sia dallo Stato Maggiore, i quali determinarono l'urgente necessità della costruzione delle due linee ferroviarie Ostiglia-Treviso, indipendente, e della pedemontana Sacile-Pinzano, complemento della prima.

E venendo a questa, mi sembra dover rimarcare che, se il ministro della guerra avesse potuto, come disse l'on. Cerruti, in precedenza far studiare dettagliatamente quale fosse stato il tracciato della linea che meglio rispondesse sotto tutti i rapporti alle esigenze militari, studi che avrebbero potuto anche giovare a mettere in rilievo i vantaggi, sia dal lato commerciale, sia da quello economico, dei possibili tracciati, ed avesse non solo dichiarato quale era, secondo lui, quello da seguire, ma anche energicamente reclamata l'approvazione

di questo tracciato, si sarebbe al giorno d'oggi evitata la lotta che si svolge ora, mi si permetta dire, a tutto danno degli interessi generali del paese, tra le due provincie di Vicenza e Verona, alle quali si è aggiunta di nuovo quella di Padova, ognuna delle quali propugna e reclama il passaggio della ferrovia con suo proprio tracciato.

Invece il ministro della guerra, non volendo assumere l'ingrato compito di scontentare uno o l'altro dei contendenti, mentre escludeva assolutamente il passaggio per la stazione di Padova, dichiarava agli interessati, che, per lo scopo militare, era a lui indifferente che il tracciato passasse più a levante o più a ponente, vale a dire sia per Cologna-Poiana, sia per Montagnana-Albettone.

L'elasticità di questa dichiarazione ha naturalmente moltiplicato gli appetiti delle tre provincie in contrasto fra loro, le quali a mezzo dei loro rappresentanti politici, comunali e provinciali, con molteplici comizi e riunioni, e mettendo in opera le influenze delle quali dispongono, cercarono, e cercano tuttora di assicurarsi la vittoria.

Io non voglio entrare in questa discussione, benchè propenda a credere che il tracciato Ostiglia-Legnago-Cologna-Poiana-Campo S. Piero-Treviso sia il più conveniente perchè più breve, completamente indipendente, principale condizione richiesta dallo Stato Maggiore, e perchè nel tratto Cologna-Poiana attraversa terreni elevati e di ottima natura geologica, mentre quello Montagnana-Albettone, oltre ad avere una sede comune per 14 chilometri, cosa che contraddice alla completa indipendenza della linea, necessiterebbe la costruzione di un terrapieno da addossarsi a quello esistente per potervi sistemare il secondo binario e percorre terreni paludosi e depressi, attraversando con opere d'arte ben sedici corsi d'acqua.

Del resto, a giustificazione di questa mia preferenza, credo potere assicurare che la Direzione delle ferrovie dello Stato, dopo studi fatti, proclamò il tracciato Cologna-Poiana il migliore di tutti, anche economicamente, perchè beneficerebbe direttamente ben 19 comuni delle provincie di Verona e Vicenza, con una complessiva popolazione di circa 64,000 abitanti, mentre quella per Montagnana non attraverserebbe che una popolazione di 31,000.

Ripeto però che io non voglio entrare in questa questione.

Vengo ora alla Pedemontana Sacile-Pinzano

L'onor. Presidente del Consiglio ha dato recentemente a me ed a un mio collega dell'altro ramo del Parlamento l'assicurazione che si sarebbe tra breve occupato, col di lei concorso, on. ministro dei lavori pubblici, e con quello del ministro della guerra, della questione della ferrovia Pedemontana che ella deve conoscere a fondo; sia perchè dichiarata urgente dalla Commissione d'inchiesta per l'esercito, sia dalle comunicazioni del ministro della guerra; ed aggiungerò pure anche da *pro-memoria* presentati, non solo da colleghi dell'altro ramo del Parlamento, ma anche da me e da due miei colleghi.

Se però dovessi giudicare da quanto consta a me, dovrei supporre che quest'ultimo, presentato il 10 settembre scorso, sia andato smarrito, non avendo ricevuto alcuna risposta.

È inutile che insista e spieghi la necessità di questa ferrovia, del resto di facilissima esecuzione, necessità già dimostrata. Devo però dichiarare che per me la Pedemontana, quella necessaria alla difesa del nostro confine, comincia a Sacile e termina a Pinzano.

Sò che vi sono persone che vogliono comprendere in questa anche il suo prolungamento da Pinzano fino ad Udine, ma questo prolungamento, mi dispiace a dirlo per i suoi fautori, non può comprendersi in quello reclamato dalle esigenze della difesa nazionale.

Si faccia pure in seguito questo allacciamento, ma per ora, ci si limiti al tratto Sacile-Pinzano.

Queste due ferrovie sono state propugnate dalla necessità di facilitare la mobilitazione delle nostre truppe al confine orientale ed al campo trincerato, alle fortificazioni del quale si sta alacremente lavorando.

Questi lavori devono essere condotti a termine entro il 1913.

Qualora dunque queste due ferrovie non fossero terminate per quest'epoca, si verrebbe, non dico già a renderli inutili, ma certamente meno efficaci allo scopo pel quale sono stati costruiti.

Interesso dunque vivissimamente l'onor. ministro dei lavori pubblici a volere con tutta l'energia, e al più presto possibile, por fine a qualunque indugio, e venire ad una decisione.



e siccome trattasi di ferrovie essenzialmente militari, si lasci al ministro della guerra piena ed intera libertà di fissarne i tracciati.

Pensi il ministro che assumerebbe una grave responsabilità, se il ritardo nella decisione, dovesse condurre al risultato che il compimento di queste due linee avvenisse dopo l'epoca fissata pel termine dei lavori di fortificazione. (*Bene!*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Tamassia.

TAMASSIA. In un triste giorno di quest'autunno, col cuore straziato ed indignato ad un tempo, inviai alla Presidenza del Senato una domanda di interpellanza rivolta al ministro dei lavori pubblici, così redatta:

« Desidero interpellare l'onor. ministro dei lavori pubblici sull'immonda trasformazione dei carri ferroviari dello Stato, destinati alle derrate alimentari, in feretri chiudenti lagrimate spoglie mortali ».

Questa interpellanza avrebbe dovuto essere svolta alla ripresa dei lavori del Senato; ma per accordo con l'onor. ministro dei lavori pubblici, essa viene da me ripresa oggi sotto forma di partecipazione alla discussione generale dei lavori pubblici.

Farei torto alla delicatezza dei sentimenti dell'onor. ministro e del Senato, se spendessi parola per svolgerla. Basta accennarla, per riconoscere l'urgenza d'un provvedimento, che tronchi per sempre lo strazio ad uno dei più sacri sentimenti dell'uomo: l'affetto per i suoi morti. Quasi quasi non mi curo dell'offesa all'igiene che vi si connette, poichè il fatto morale tanto s'impone, che avrei potuto muovere questa mia interpellanza allo stesso ministro dell'istruzione, come a quegli cui è affidata la missione educatrice dello Stato.

Non vi descrivo l'ambascia di quell'ora. La bara dell'adorata mia madre fu rozza e fatta scivolare entro un carro, in cui dei residui polverulenti attestavano ben chiaramente esser questo, come lo dicevano grossi caratteri, destinato alle derrate alimentari. L'appiccicatura d'un cartellino lo trasformò brutalmente in feretro. Contemplai l'indegna, l'immonda sostituzione; chiesi mezzo di trasporto meno indecente. Mi si rispose seccamente non esservene altro... E compii coi miei il viaggio

doloroso. Ma promisi a me stesso di fare ogni sforzo, perchè tale bruttura non si ripetesse più mai.

Eccovi, signori, l'origine della mia interpellanza; la quale non è firmata solo da me, ma in ispirito da moltissimi, che appena la videro enunciata sui giornali, mi esortarono ad insistere, perchè essa raggiungesse il suo intento, tutti ricordando la patita immensa ferita al loro cuore.

Onor. ministro, ascoltate la mia parola, che ha trovato eco sì profonda in tutti i cuori. Provvedete perchè, sull'esempio di tutte le nazioni civili, alle lagrimate spoglie mortali volgenti all'ultimo loro asilo, si risparmi la brutalità quasi beffarda del carro *delle derrate alimentari*. Continuare in questa indifferenza rispetto a ciò che è più sacro all'uomo, significa contribuire a ottunderne, spegnerne uno dei moventi più nobili: il sentimento. Non obiettatemi la spesa per carri funerari decenti. Il bilancio ben poderoso delle nostre ferrovie può e deve sostenerla; un alto principio morale lo esige.

Nè accenno al conflitto igienico derivante da questa barbarie, che suona un'atroce ironia verso i dettami della scienza. Provvedete immediatamente, onor. ministro; anzi provvedi, mio ottimo amico, perchè le lagrime di chi piange i suoi cari non si mescolino a pensieri, che non sieno di pietà, di rassegnazione. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Fili Astolfone.

FILI ASTOLFONE. Intratterrò brevissimamente il Senato; e prendo la parola per rivolgere anzitutto un ringraziamento all'onor. ministro per la cortese comunicazione colla quale si è compiaciuto accertarmi che finalmente il tronco ferroviario delle complementari Canticatti-Naro dopo vari e non pochi rimandi, e dopo la visita di ricognizione, sarà inaugurato all'esercizio pel 28 corrente mese, e non dubito che egli, con eguale cortesia, vorrà innanzi al Senato favorirmi, conferma che questa ultima data, sarà senz'altro mantenuta, poichè sarebbe doloroso, se ancora una volta, dopo lunga attesa le popolazioni dovessero essere deluse nelle loro legittime aspettative. E qui consenta aggiungere che non si potrebbero ulteriormente giustificare, e comprendere le inesplicabili e quasi misteriose dilatorie per cui dopo ventidue mesi dacchè fu consegnato



il piano stradale, e dopo circa quattro mesi che fu compiuto, e consegnato l'armamento, e le locomotive con carri materiali da parecchio circolano sulla linea, si vuole far credere che per aprire il tronco all'esercizio pubblico, a giustificare il ritardo, si parla ancora di *massicciata* deficiente, di mancanza di acqua, quando, come dissi, la macchina ed i carri percorrono, può adombrare altri motivi, o di tracciato, o di costruzione, o, come si susurra, a difetto del materiale mobile non rispondente al raggio delle curve, indagini su cui ora non credo fermarmi, lasciando l'ultima parola alla esperienza che dovrà farsi.

E qui credo doveroso constatare che l'opera della Direzione generale e dei dirigenti del XII ufficio per quanto poteva concernere la direttiva fu sempre improntata al maggiore zelo onde far presto, e bene.

E poichè ho la parola, devo rivolgere all'onorevole ministro una viva ed efficace raccomandazione relativa al tempo dalla legge prefisso per la sua esecuzione, ed egli che è antico quanto me nella vita parlamentare, ricorderà quanto ebbi a combattere per avere la linea Castelvetro-Porto Empedocle coi suoi prolungamenti Naro-Canicatti, e Girgenti-Favara, che avrebbe compiuto la linea principale di circonvallazione della Sicilia, e come invece dello scartamento ordinario fu forza adattarci a quello ridotto delle ferrovie complementari, e da un trentennio le popolazioni ne attendono il conseguimento, e non può meravigliare se in qualunque dilatoria esse veggono un ostacolo, innanzi al quale la loro speranza diminuisce in ragione alle lunghe dolorose delusioni patite.

Ora, io ricordo a me stesso come per la legge 12 luglio 1906 era stabilito che la costruzione dell'intera rete delle complementari doveva essere compiuta in sette anni, e come alla discussione, a proposta del compianto Di Rudini, e del con. e Giusso, e consenziente il ministro Gianturco, invece si portò a cinque onde compensare con la più sollecita esecuzione la lunga dolorosa attesa delle scontentate popolazioni, e l'onor. ministro non avrà certo dimenticato le sue promesse sull'ordine del giorno proposto dal deputato Amato, che lo svolse con ogni efficacia, e sottoscritto pure dai deputati della provincia di Girgenti, De Michele, Ferrantelli Gallo e Gangitano, promesse sulle quali io mi

permetto di richiamare alla sua attenzione, poichè egli comprenderà che se dopo cinque anni, dei 443 chilometri sono appena costruiti solo 53 chilometri di tre tronchi, di cui unicamente uno è stato aperto all'esercizio, cioè quello di Castelvetro-Selinunte-Partanna, e gli altri due restano ad aprirsi, cioè Porto Empedocle-Siciliana e l'altro Canicatti-Noro, poichè procedendo di questo passo, non bastano altri dodici, o quindici anni.

È vero che pei primi impianti, reclutamento del personale avventizio, costituzioni degli uffici locali, diversità di contratti, provviste di materiali si dovette perdere molto tempo, e che ora si potrà procedere con maggiore speditezza ed alacrità. Molti tronchi sono appaltati, ma sono in corso ancora di studio parecchi, e per altri lo studio non è stato iniziato, e fra i primi si annovera l'importante tronco Naro-Favara e Favara-Girgenti, uno dei più difficili e costosi, il quale, essendo destinato a mettere in diretta comunicazione Palma, Camastra, Naro e Favara con Girgenti, capoluogo della provincia, merita speciale considerazione e sollecitudine nella costruzione, poichè le popolazioni stimano le istituzioni dai maggiori benefici che ne ricavano e dalle maggiori sollecitudini che il Governo pone nel farli conseguire, ed io insisto vivamente anche perchè nell'attuale doloroso momento della disoccupazione in Favara, la sollecitudine del Governo acquisterebbe il titolo di una provvida disposizione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Astengo.

ASTENGO. Io dirò poche parole, perchè credo sia la terza volta che parlo nel Senato di questo argomento senza ottenere nulla.

Due ridenti cittadine, Anzio e Nettuno, stazioni balneari e climatiche, così prossime alla capitale, sono abbandonate dallo Stato alla mercè di un deplorabile disservizio ferroviario, esercitato dalle ferrovie secondarie. Queste, malgrado inutili proteste, ripetute da 26 anni, da parte di quelle popolazioni, mantengono tariffe elevatissime, orari impossibili, indecenza non immaginabile di vetture, ostacolando in ogni guisa il progresso economico di quei paesi che offrono il mare a così breve distanza; e ostacolano altresì tutte le iniziative private tendenti a risolvere efficacemente il problema della facilità di comunicazioni con la capitale.

Lo Stato assiste senza reclamare, senza intervenire, dinanzi allo spettacolo di inadempienza di patti contrattuali da parte delle Secondarie, che riservano ai viaggiatori un servizio indegno della capitale, non solo; ma partecipa alle deplorabili condizioni del servizio stesso, dando alle Secondarie vetture che sono in contrasto con la igiene e la decenza.

Non vi è che un solo mezzo per dare a quei paesi le comunicazioni facili cui hanno diritto e cioè il riscatto da parte dello Stato della linea Cecchina-Anzio. Ma per intanto è reclamato dai sani principii di equità e di giustizia che lo Stato intervenga a ciò che il servizio venga migliorato negli orari e nella decenza delle vetture. Nè può eccepirsi dalle Secondarie che la linea è cattiva e difettosa e attribuire a ciò la lentezza nel percorrerla: esiste solo qualche tratto in cui è mestieri rallentare, ma ciò è dovuto alla inerzia delle Secondarie che non vollero fare le necessarie e poco costose riparazioni.

Del resto, quando S. M. il Re va al Poligono di Nettuno, o quando i ministri vanno in Anzio, le difficoltà non esistono, si va in vetture-salon e allora la linea non è più impossibile e l'orario è rispettato.

Veda dunque il Governo di provvedere colla maggior energia e faccia finire questo deplorabile disservizio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Beneventano.

BENEVENTANO. Ho dovuto osservare nel bilancio, che è stato sottoposto al nostro esame, la mancanza dei dati di confronto dei diversi capitoli che sono in esso annotati, in relazione a quelli dell'esercizio precedente non solo, ma che, quando ci si distribuisce il progetto, spesso non si aggiungono ad esso le variazioni che seguono, ragion per cui talvolta non si può fare uno studio accurato e come conviensi sull'intera compagine del bilancio.

Non parlo degli allegati dimostrativi, per conoscere le ragioni per cui taluni articoli non furono completamente esitati, o le spese non furono fatte conformemente allo spirito del complesso del bilancio medesimo.

Sarebbe desiderabile che anche in Senato si seguisse il sistema tenuto nella Camera dei deputati, dove bene a proposito si tien conto delle varianti degli articoli per averne anche il con-

petto storico. Ho dovuto osservare che nel progetto attuale abbiamo 260 articoli, i quali ci danno in complesso la spesa di 170,344,000 e rotti. Sono compresi in essa 46 milioni per le ferrovie, di modo che per quanto riguarda tutti i lavori pubblici, oltre quelle, e comprese le spese del personale abbiamo 124,000,000 in cifra tonda. In questi 260 articoli ve ne sono 52 che riguardano il personale per una spesa di 13 milioni e rotti, 2 per debiti vitalizi, in totale 15 milioni e rotti, oltre 18 articoli notati *pro memoria*.

Ho voluto fare questo accenno alla entità del personale per domandare a me stesso se è possibile di ottenere il fine di avere progetti bene studiati, fatti e completati quando occorra provvedere ad un lavoro pubblico qualsiasi.

Ed ora vengo a dare un sommario esame alla compagine del bilancio. In cima a tutto — seguendo l'ordine del bilancio medesimo troviamo le « Strade ». Si è compreso difatti, che la viabilità ordinaria è il primo veicolo, che possiamo paragonare alle prime vene da cui hanno origine le arterie della vita nazionale. Esse servono come integratrici, alimentatrici di ogni specie di comunicazione e servono alle industrie di ogni genere dall'agricola alle manifatturiere ed alle commerciali.

Ho inteso parlare, e giustamente preoccupati, i colleghi Cadolini e De Cesare della necessità di dare un assetto alla viabilità ordinaria tanto più, che questa poi, a parte l'utile generale che porta all'attività della nazione, contribuisce grandemente allo sviluppo di tutte le ferrovie che ricevono da essa i principali contributi. Veramente è un pezzo che si mette sul tappeto questa questione. Vi sono progetti presentati all'altro ramo del Parlamento, uno da parte dell'onor. Scorcianini-Coppola, che riflette semplicemente la viabilità delle strade vicinali, e l'altro, mi si dice, presentato dall'on. Cutruelli, che riguarda le strade provinciali. Non vi è dubbio, che la legge del 1865 non risponde più alle esigenze moderne. Allora le condizioni erano ben diverse. Il concetto delle vie nazionali provinciali e comunali era informato a criteri piuttosto ristretti; secondo lo stato iniziale del commercio. A poco a poco però si è dovuto comprendere che talune strade che in principio erano da considerarsi d'interesse intercomunale, adesso, pel complemento

delle reti stradali sono assurte evidentemente a tale importanza che, pur secondo lo spirito della legge del 1865, acquistano il carattere di provincialità. Ed in molte provincie - tra cui quella di Siracusa - si è stabilito come criterio di grande massima, che tutte le vie intercomunali di un tempo dovessero ritenersi allo stato presente come strade provinciali. Però se questo si è fatto per agevolare la viabilità pubblica comunale e provinciale, c'è anche il rovescio della medaglia, vale a dire il peso che grava sul bilancio delle provincie stesse; peso, che è notevole, imperocchè non si tratta più di provvedere ad una viabilità che deve servire semplicemente o principalmente per l'utile delle proprietà rustiche, ma si tratta di una viabilità che deve soddisfare alle esigenze del commercio e dell'industria dell'intera provincia e dello Stato e di conseguenza non interessa soltanto le proprietà private, o la vita economica dei comuni e delle provincie, ma interessa tutto il complesso della vita nazionale. Laonde siccome i mezzi cui la provincia attinge le sue attività, sono ristretti oggidi ai tributi diretti sopra immobili, rustici e urbani, e ristretta e limitata è la forza economica, così le provincie non possono disimpegnare completamente il servizio pubblico della viabilità. Da ciò i continui reclami, le continue osservazioni, i continui postulati che hanno obbligato il Governo a poco a poco ad allargare i limiti delle sovrimposte, e permettere lo aumento dei centesimi addizionali, sino al punto da renderli gravosi ed insopportabili.

Ma tutto ciò non basta: i bisogni delle manutenzioni stradali sono maggiori, occorrono perciò altri provvedimenti.

D'altra parte è necessario provvedere ad altra categoria di strade. Vi sono anche le vie comunali, che sono cresciute, perchè le comunicazioni tra frazione e frazione di uno stesso comune sono aumentate ed inoltre sono sorti dei locali pubblici ai quali bisogna accedere, perchè essi ai comuni appartengono e quindi le strade di accesso devono essere mantenute sibbene a carico dei comuni stessi.

Ma non basta. Vi è la proprietà rustica, rurale, che ha bisogno, come bene fu osservato, di uno sviluppo, più ampio, dove le strade esistono, e di nuove vie dove mancano del tutto, sia per il trasporto dei prodotti, sia per facilitare e migliorare gli accessi anche per isviluppare la coltura intensiva, dove questa coltura è possibile.

tare e migliorare gli accessi anche per isviluppare la coltura intensiva, dove questa coltura è possibile.

Vi sono i latifondi, si dice, specialmente nelle provincie meridionali che dovrebbero spezzarsi e che, secondo l'opinione dell'onor. De Cesare, non possono spezzarsi, se non che con la costruzione delle strade.

Io non divido completamente questo concetto, perchè le strade sono uno dei fattori ma non l'unico per la trasformazione del latifondo. I proprietari latifondisti debbono d'altra parte acquistare coscienza dei loro doveri nell'epoca moderna e debbono essere i primi a provvedere da sé ad aprire le strade nella loro proprietà privata perchè esse, se non altro servono immediatamente ad accrescere i loro redditi. L'azione del Governo non deve essere, sotto questo punto di vista, che ausiliare, a coloro che possono averne bisogno, ma ordinariamente ciò non deve essere: si deve attingere nella propria opera, nella coscienza del proprio dovere la forza di migliorare perchè l'epoca moderna deve insegnare a tutti che bisogna far qualche cosa per sé ed anche per gli altri.

Ma, nell'ipotesi che il privato non voglia occuparsi della viabilità del proprio podere, che cosa potrà farsi? Sostituiamo all'azione del privato quella dello Stato? A me non sembra. Quando si tratta di interessi privati il Governo deve intervenire per disciplinare, per regolare, deve intervenire per imporre quel dovere il quale pur essendo individuale è un dovere sociale, ma non deve spingersi troppo in avanti nel senso che deve diventare egli l'amministratore del privato singolo. Diversa però dovrebbe essere la soluzione quando si tratti di viabilità, che interessa una moltitudine di privati utenti.

Avevamo per il miglioramento della viabilità la legge obbligatoria del 1868, che aveva reso grandi servigi, ma per speciali contingenze sociali nel 1894 si credette di sospenderne l'esecuzione. Parve per il momento, che si fosse fatto un gran bene, ma si fece invece un gran male, perchè la maggior parte delle vie che erano già prossime al compimento, rimasero abbandonate, ed abbandonate una volta, per riprenderne il completamento dopo dieci o venti anni bisogna ricominciare da capo. Dopo nove anni venne fuori la legge del 1903 che contiene due disposizioni.

La prima è quella dell'art. 3, col quale fu data facoltà ai comuni di completare le strade comunali obbligatorie, già sospese per la legge del 1894.

Lo Stato, per agevolare il completamento, assumeva il peso di contribuire per un quarto della spesa, purchè però quelle strade si fossero fatte infra il periodo di dieci anni. Questa legge, che era stata già fatta semplicemente per le provincie meridionali, fu estesa, come era giusto, a tutta l'Italia. Si trattava di un beneficio che doveva essere accordato a tutte le provincie italiane; io sono convinto che le leggi eccezionali di favore non hanno ragione di esistere nell'Italia nostra, se non che in casi del tutto eccezionali.

Oltre la disposizione dell'art. 3 la cennata legge con l'art. 1 stabilisce l'obbligo dello Stato a concorrere per la costruzione delle strade che danno accesso alle stazioni ferroviarie, ai porti lacuali, fluviali o marittimi. Questa disposizione conteneva un termine. Sopravvenuta però la legge del 1906, questo termine fu tolto, non solo, ma fu accresciuto anche il concorso da parte dello Stato; concorso che da un quarto fu portato a quattro sestimi, lasciando un sesto a carico della provincia ed un sesto a carico del comune.

Molte provincie, per dare un impulso alla viabilità, hanno assunto su di esse l'obbligo di costruire e completare non solo le strade, che già erano obbligatorie per i comuni, ma anche quelle che servono di accesso ai porti od alle stazioni ferroviarie.

Queste provincie però si trovano in una condizione anomala, poichè, stando alla lettera della legge, sono i comuni che possono godere del beneficio del contributo governativo, non le provincie. Ma non solo è conforme a giustizia ma appare anche di evidente utilità, che alle provincie sia versato il contributo, che d'altronde spetterebbe ai comuni, se questi avessero modo e mezzi di attuare la sistemazione di quelle strade.

Lo Stato dev'essere indifferente non solo, ma per contrario dovrebbe secondarne la coraggiosa iniziativa delle provincie. Ed io son certo, che tale interpretazione il Governo vorrà accordarla, perchè allo Stato non interessa più nulla, se il suo contributo sia dato ai comuni piuttosto che alle provincie.

È però necessario di prorogare i termini dell'art. 3 della legge del 1903, imperocchè nel 1913 quei termini verrebbero a spirare.

Ed ora vengo a parlare della legge che è nel desiderio, nel voto, tanto del collega Cadolini quanto, in astratto, del collega De Cesare. È necessaria una legge che regoli la viabilità? Io credo che nessuno lo ponga in dubbio.

La legge, secondo il mio debole avviso, dovrebbe essere divisa in due parti: una parte dovrebbe regolare il complemento della viabilità pubblica, cioè la viabilità nazionale, la viabilità provinciale, la viabilità comunale, secondo le attuali condizioni dello Stato; un'altra parte dovrebbe regolare le vie vicinali. Queste ultime debbono essere divise in due parti: vie vicinali soggette a servitù pubblica, e vie vicinali private.

Senonchè si è sollevata la questione se lo Stato moderno possa ingerirsi nel regolare le relazioni tra privati e privati per quanto riguarda la viabilità rurale privata.

Questa tesi è stata sollevata dalla Commissione parlamentare nell'altro ramo del Parlamento.

Io veramente su di essa non crederei qui di dovere interloquire, perchè ci porterebbe fuori dei limiti della attuale discussione. Però ritengo, che anche nelle nostre leggi presenti, abbiamo l'addentellato per risolverla affermativamente, perchè quando si tratta di viabilità che interessa direttamente la proprietà privata, ma indirettamente tutta la nazione, per le necessità delle industrie e della agricoltura, non solo si può, ma si deve intervenire.

In Germania questo concetto esiste. Noi l'abbiamo nella legge del 1865 per quanto riguarda i corsi privati in cui l'Amministrazione pubblica ha ingerenza, se non direttamente, in modo indiretto. Lo stesso principio si trova nella legge per la navigazione interna.

In conseguenza non mi preoccupo di questo, ma dico che il sistema dovrebbe consistere nello studio di un metodo il quale ci obblighi, non solo alla costruzione, ma anche alla manutenzione delle vie vicinali in modo da non doversi volta per volta sollevare delle questioni e delle contese o amministrative o giudiziarie, e tale che possa svolgersi con metodo semplice, e quasi automatico, affinchè qualunque interessato in queste strade possa rivolgersi ad un

istituto che possa risolvere sollecitamente le questioni.

Anche il riparto della spesa sarebbe necessario si facesse senza venire volta per volta a contestazioni, Questa è la grande difficoltà che attualmente per la legislazione nostra rende impossibile lo sviluppo della viabilità vicinale.

Detto questo, verrò alla seconda parte. Oltre alla viabilità, che è cosa di grande importanza, noi abbiamo anche le acque, di cui dopo le strade, si occupa il bilancio dei lavori pubblici; argomento anche questo importantissimo e per il quale vi sono allocazioni di rilevatissima entità.

Noi troviamo difatti allocazioni di cifre molto elevate cominciando dal cap. 42 al cap. 52 per sei milioni e rotti; dal n. 72 al 77 per 71,300 lire; dal 78 all'84 per le provincie mantovane e di Venezia, 2,700,000 e rotti, dal n. 146 al n. 149 per 2,000,000 e rotti, al n. 164 al n. 167 per 1,400,000, dal n. 219 *bis* al n. 222 per 1,000,000 e più; in tutto 13,438,700 lire; ai quali vanno aggiunti gli altri 11 milioni di cui si parla anche dei dettagli nella relazione dell'Ufficio centrale, si raggiunge così la cifra di 24,438,700 lire.

Io sono lieto nel vedere allocate queste somme che vanno principalmente in favore di altre provincie, alle quali io non appartengo, ma che però sono provincie nostre. Io sono molto lieto di vedere allocate somme così vistose per beneficiare corsi di acque, posti in località che appartengono a provincie diverse dalla mia, e ne sono doppiamente lieto inquantochè questo si rannoda alla legge per la navigazione interna, che quantunque già votata altra volta non ha avuto ancora, com'era da prevedersi, congrue assegnazioni adeguate.

Però un senso di dolore s'impadronisce d'altra parte di me, quando penso che la vasta pianura di Catania, la quale interessa immenso numero di proprietari, e le due provincie di Catania e di Siracusa, aspetta da molti lustri la rettificazione dei suoi corsi d'acqua ed il suo bonificamento, che certo non costerebbe delle grandi cifre, perchè non si tratta di terreni difficili della natura di quelli che sono attraversati dal corso del gran re dei fiumi.

Si sono fatti per la piana di Catania moltissimi studi, si sono espressi molti desiderii per l'attuazione di essi; ma fino al momento attuale

non si è detto altro, che una frase: gli studi saranno proseguiti.

Mi dispiace di dover portare una nota che direi quasi loca'e, ma qualche volta bisogna anche richiamare l'attenzione su qualche cosa che interessa delle località alle quali noi apparteniamo e che del resto appartengono a tutti.

Un'ultima osservazione mi resta a fare. In Sicilia noi abbiamo una specie anomala di strade le « trazzere regie ».

Queste furono istituite per la coltura estensiva, quando la coltura del grano era in certo modo negletta, e come diventerebbe, adesso, se per poco si dovesse togliere la protezione ai grani (speriamo che questo non avvenga). In quell'epoca si preoccuparono i regnanti del tempo della necessità di grandi vie, principalmente per dare sfogo all'agricoltura estensiva, e comprarono perfino il suolo per aprire queste grandi strade.

Nei precedenti bilanci, precisamente all'articolo 34 dove era detto « manutenzione di strade nazionali, sgombri di neve, ecc. e spese per l'esercizio di regie trazzere », ricordo che c'era una distinzione. Il complesso del n. 34 era quale si legge, ma conteneva immediatamente un articolo proprio per le « regie trazzere » per lire 300,000.

Le provincie siciliane si trovano in una condizione imbarazzantissima per queste strade; queste non si possono sistemare dalle provincie, perchè non sono provinciali; non si possono sistemare dai comuni, perchè non sono comunali, non si può per esse ricorrere ai provvedimenti relativi alle strade vicinali, secondo la legge del 1865, perchè sono regie ed appartengono al demanio, laonde restano nello stato primitivo abbandonate. Che cosa avviene? Che per 4 o 5 mesi dell'anno sono impraticabili ed una buona parte di quelle proprietà cui servono d'accesso vengono tagliate fuori dalle comunicazioni e bisogna aspettare che venga la primavera inoltrata, perchè le trazzere siano transitabili. Se fosse stato mantenuto questo stanziamento, io son sicuro, che la massima parte di quelle strade adesso nulla avrebbero da invidiare alle strade provinciali.

Per queste ragioni io mi prendo la libertà di raccomandare caldamente al Governo che pur lasciando il n. 34 del bilancio tal quale è,

si prenda nota della destinazione specifica che altra volta era fatta per la sistemazione delle trazzere siciliane. Non ho altro da dire.

#### Presentazione di relazione.

FINALI, *presidente della Commissione di finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINALI, *presidente della Commissione di finanze*. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione sul bilancio dell'entrata per il 1910-1911.

PRESIDENTE. Do atto all'onor. presidente della Commissione di finanze della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita.

#### Ripresa della discussione.

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1910-1911.

Ha facoltà di parlare il senatore Lamberti.

LAMBERTI. Un fatto rappresentatomi dal sindaco di S. Eufemia di Aspromonte, conseguente ai disastri del terremoto, anzi dei terremoti che l'hanno funestato con una persecuzione indicibile, mi ha indotto a richiamare l'attenzione del ministro dei lavori pubblici sopra uno stato di cose, dal quale è urgente all'amministrazione di quel comune di uscire al più presto e ciò non potrebbe fare senza l'intervento sollecitato del Governo.

Se si fosse trattato di un semplice fatto locale, non avrei certamente preso la parola in quest'Aula, non vedendo in ciò sufficiente motivo per farlo; ma siccome nel fatto speciale si può includere un fatto d'indole generale, molto seria a parer mio, così ho creduto di richiamare l'attenzione del ministro sopra due punti che costituiscono essenzialmente la questione alla quale mi ha interessato il sindaco di S. Eufemia. 1° la presentazione del progetto di lavori che deve corrispondere all'erezione del nuovo paese in conformità delle norme tecniche ed igieniche state proposte dalla Commissione speciale nominata dal Governo accolte e rese obbligatorie pei comuni colpiti dal terremoto, prima con due Regi decreti e poi colla legge del 21 luglio 1910;

2° le resistenze che si oppongono dagli interessati ad abbandonare le zone dichiarate inabitabili colla legge anzidetta.

Come ben ricorda il Senato, queste norme di legge fanno obbligo ai comuni colpiti dal terremoto, se compresi in un determinato elenco, annesso alla legge, di provvedere al loro spostamento totale o parziale in altre aree nell'elenco stesso designate; per ciò fare devono tali comuni sollecitamente compilare un progetto di ricostruzione, presentarlo al Governo e questo, per mezzo dei suoi organi speciali, deve verificarlo ed approvarlo e quindi consentirne la esecuzione. Con altro elenco la stessa legge che ho ricordato designa per questi ed altri determinati comuni le aree inabitabili, quelle in cui cioè è vietata qualsiasi riparazione, ricostruzione e costruzione.

Il comune di Sant' Eufemia, che si trova appunto compreso in ambidue questi elenchi, è ridotto oggi a vivere in una città di legno, dove si sono bensì riuniti tutti gli uffici, tutti i pubblici servizi e dove sono anche i conforti della vita abbastanza largamente provvisti, per cura del Comitato milanese ed anche per gli aiuti avuti dal Governo nell'epoca del terremoto; ma per essere questo uno stato provvisorio ed anormale, esso sente il bisogno di uscirne al più presto. Ha perciò con lodevole diligenza compilato il piano regolatore della nuova città, ma sebbene lo abbia presentato fin dal settembre, non ha avuto in proposito nessuna comunicazione da parte del Governo fino ad oggi. Il ritardo sarà stato giustificato, ma è bene non sia più oltre protratto. Il ministro dei lavori pubblici, che tutti sappiamo quanto si interessi a tutto ciò che riguarda i bisogni delle popolazioni, particolarmente di quelle sofferenti per effetto del terremoto, e che sappiamo come anche recentemente abbia portato tutta la sua attività e tutto il suo spirito di carità, in Messina soprattutto, io non dubito che vorrà portare la sua attenzione anche su questo comune, che, per quanto piccolo, merita di essere aiutato ed assecondato in questa sua encomiabile attività, attività che sarebbe pur bene assecondare e promuovere in tutti quei comuni, che trovansi nelle analoghe condizioni di Sant' Eufemia di Aspromonte.

Importa poi tanto più che il lamentato indugio cessi al più presto, anche per non lasciare



avvalorare la credenza che esso provenga da influenze che cercano di impedire la sanzione del Governo. Ed in fatto sonovi interessi contrari, interessi di pochi, che io chiamo malevoli, i quali, sotto lo specioso pretesto di un attaccamento al suolo e all'antica casa, non vogliono sloggiare dalla zona dichiarata inabitabile e affermano di volere fare infermare i deliberati della Commissione Reale, nonostante sia tutta composta delle maggiori illustrazioni della scienza d'Italia, sotto la presidenza di un nostro insigne collega; ed aggiungono di volere indurre il Governo ad un nuovo giudizio peritale contro quello già dato dalla Commissione e si abiliti a fabbricare dove ciò è assolutamente vietato.

E siccome il fabbricare in siti che sono dichiarati inabitabili può produrre, o enormemente accrescere in caso di nuovi disastri, nuovi dolori e maggiori sventure ed esporci a gravami non egualmente giustificati come i recenti con tanto slancio di fraternità e carità del paese incontrati, così io mi rivolgo alla ben nota energia dell'on. ministro dei lavori pubblici perchè voglia far sì che non solo le autorità, ma tutti i suoi agenti giurati, come si esprime la legge, abbiano a spiegare al massimo grado la vigilanza ed attività che loro spetta per impedire il verificarsi o il ripetersi degli inconvenienti ai quali ho accenato. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'on. Levi Ulderico.

LEVI ULDERICO. Non mi dipartirò dall'abituale laconismo, che oggi maggiormente a me s'impone per ottener venia dal Senato se, per la seconda volta, ho chiesto facoltà di parlare.

Associatomi al nobile voto fatto dall'amico De Cesare per la salute dell'onor. Serena, e a quanto egli eloquentemente ha detto intorno alle strade delle provincie meridionali, rivolgo all'egregio ministro dei lavori pubblici la viva preghiera di voler esaminare se possa esser preso, anche in via provvisoria, un provvedimento per la linea Parma-Brescia. E in questo spero di aver consenziente l'onor. relatore Giovanni Mariotti.

Tratterebbesi di far correre sulla predetta linea, tanto facile e piana, almeno un treno direttissimo, od anche soltanto diretto, atto a facilitare il passaggio nelle provincie venete, e verso uno dei confini, a coloro che sono

oggi forzati ad un giro vizioso, con aggravio inutile della stazione di Milano. Troppo chiaramente si manifesta di quanta utilità si trarrebbe da questo provvedimento, perchè io tedi i colleghi con vane dimostrazioni. E mi contenterei, ripeto, di un provvedimento forse provvisorio, perchè l'onor. ministro Sacchi, opportunamente ed efficacemente propugnò la costruzione della linea di Fornovo, che servirebbe allo scopo indicato.

Se si fosse accolta la proposta da me reiteratamente posta innanzi, si sarebbero evitati molti gravissimi inconvenienti, deplorati specialmente all'epoca dell'esposizione di Milano.

Non dico altro per non venir meno alla promessa fatta e perchè confido nella cortesia dell'onor. Sacchi, che son certo vorrà almeno fare esaminare la mia proposta (*Bene!*).

#### Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto, e prego i signori segretari a procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari fanno la numerazione dei voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Arrivabene, Astengo.

Bacelli, Baldissera, Barracco Giovanni, Barracco Roberto, Barzellotti, Beneventano, Biscaletti, Bläserna, Borgatta.

Cadenazzi, Cadolini, Candiani, Carafa, Caravaggio, Carle Giuseppe, Casana, Cavasola, Cefaly, Celoria, Cerruti, Ciamician, Colleoni, Colonna Fabrizio, Colonna Prospero, Conti.

D'Adda, De Cesare Raffaele, Del Giudice, De Riseis, Di Brazzà, Di Carpegna, Di Collobiano, Di Frasso, Dini, Di Prampero, Durante.

Fabrizi, Fili Astolfone, Filomusi Guelfi, Finali, Fiocca, Foratti, Frasara.

Garofalo, Gavazzi, Gessi, Giordano Apostoli, Giorgi, Guala, Gualterio.

Lamberti, Leonardi-Cattolica, Levi Ulderico, Lucca, Lucchini Luigi, Luciani.

Malaspina, Malvano, Manassei, Mangiagalli, Manno, Mariotti Giovanni, Maurigi, Mazza, Mazzolani, Mazzoni, Mele, Melodia, Morra.

Parpaglia, Pasolini, Paternò, Pedotti, Petrella, Piaggio, Ponza, Ponzio-Vaglia.

Rattazzi, Reynaudi, Ridolfi, Rignon, Rossi Gerolamo, Rossi Giovanni, Roux, Ruffo.



Saladini, San Martino, Scaramella Manetti, Sonnino, Spingardi.

Tamassia, Tassi, Todaro, Tommasini, Torrigiani Filippo.

Volterra.

Zappi.

### Ripresa della discussione.

PRÉSIDENTE. Riprendiamo la discussione generale dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1910-1911.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Parpaglia.

PARPAGLIA. Mi permetto di richiamare l'attenzione dei colleghi e dell'onor. ministro dei lavori pubblici sulle condizioni delle opere pubbliche nell'isola di Sardegna.

Nel 1896-97 la Sardegna, stanca di attendere invocati provvedimenti si era mossa, una estesa agitazione nelle rappresentanze provinciali e comunali minacciava di invadere anche la piazza. Il Ministero d'allora si preoccupò seriamente di questo stato di cose, studiò un disegno di legge col quale si potessero soddisfare i più urgenti bisogni e specialmente rivolse le cure alle opere idrauliche e correzione di corsi d'acqua, alle bonifiche ed alla irrigazione

Era presidente del Consiglio l'onor. Di Rudini. In quel disegno di legge erano specificamente designate le singole opere anche di rimboscimento.

L'annuncio di questo disegno di legge fu accolto nell'isola con plauso, e diventato legge nel 4 agosto 1897 si riteneva aver raggiunto in parte le sue aspirazioni, persuasi tutti che quanto in quella legge era stabilito, specialmente per le opere pubbliche, fosse frutto di meditati studi tecnici, di sollecita attuazione, e si induceva maggiormente in questa persuasione, perchè nella relazione che precede quella legge si accentuava il carattere di urgenza a quelle disposizioni legislative.

Nel 1899 in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici, io interrogavo il ministro del tempo per sapere a che punto si trovassero gli studi, specialmente per il fiume Tirso, il più importante dell'isola, e conoscere quando i lavori sarebbero stati iniziati, rilevando i danni che il fiume arreca in quella vasta e ricca pianura coi terribili straripamenti.

Il ministro, onor. Lacava, mi assicurava che i lavori di studio erano pressochè al termine e che le opere si sarebbero iniziate nella prossima campagna, cioè nel prossimo autunno.

Passarono due anni. Nel 1901 io feci la stessa interrogazione al ministro, onor. Giusso. Egli mi rispose: « Non si è fatto nulla, neppure gli studi, perchè le somme portate da quella legge erano irrisorie; è necessario provvedere con una nuova legge ».

In effetto, nel 1902 fu presentata un'altra legge che modificava la prima, e la somma, stanziata in dieci milioni circa, venne elevata a quindici milioni. Però mentre con la prima legge le opere dovevano essere eseguite nel termine di 20 anni, con la seconda si protraeva questo termine a 26 anni e quindi in questo periodo di tempo si ripartivano le somme stabilite colla stessa legge.

La seconda legge ebbe la fortuna della prima, cioè assolutamente niente.

Onde la necessità di una terza legge, che è quella ultima del 1907. Con questa la somma fu duplicata, poichè le somme per le diverse opere si elevarono a 33 milioni circa.

Arrivati a questo punto, era da ritenersi che fosse l'ultima sosta, e che finalmente si venisse una buona volta nella via dei fatti, cioè che le opere, sia di rimboscimento, sia di bonifica ed altre, fossero non dico terminate, ma almeno efficacemente iniziate ed attivamente proseguite; invece nuovi disinganni!

Nel bilancio del 1907 si vede che i residui passivi per quelle opere ammontavano a lire 439,945, somma che rispondeva quasi a quella stanziata nell'anno precedente.

Nell'anno successivo, cioè nel conto del 1908, la somma aumentò ed i residui salirono ad 1,802,000 lire circa. Finalmente nel giugno 1909, la somma accantonata fu di 2,479,120.

Bastano queste cifre per dimostrare che effettivamente la legge benefica ci fu, ma che la maggior parte delle opere, e specialmente le più importanti, non si sono eseguite perchè le somme non si sono spese, e devono essere state impiegate in altre opere od altri usi.

I residui passivi nel bilancio dei lavori pubblici sono ingenti, poichè ammontavano al giugno 1910 a 148 milioni circa, ma la Commissione del bilancio della Camera dei deputati faceva notare che ci fu un miglioramento nella

costruzione delle opere pubbliche in quell'anno, perchè quei 148 milioni diminuirono a 136, quindi 12 milioni di opere costrutte su quel fondo direi accantonato.

Ma col massimo dolore debbo notare che mentre nel 1909 questa massa di residui nel suo complesso venne ridotta, per le opere pubbliche dell'isola succede il contrario, da 1,802,353 che erano al giugno 1908 aumentarono a 2,479,120 nel giugno 1909.

Io mi preoccupo di questa condizione di cose e faccio calda preghiera all'on. ministro perchè spieghi tutta la sua attività affinché quelle opere abbiano il necessario incremento.

Ma debbo preoccuparmi di una parte di quelle opere, sulle quali richiamo l'attenzione dell'onorevole ministro; due opere specialmente importanti, una porta la spesa di 11 milioni ed è quella della bonifica dell'Agro del Campidano di Oristano; l'altra, la spesa di 4 milioni e più, per regolarizzare il corso del fiume Tirso.

Ora cosa avviene? Per queste due opere che sono le più importanti, che assorbono quasi la metà di tutta la spesa assegnata dalla legge, sono state stanziati somme irrisorie. L'impaludamento di quella vasta regione dipende specialmente dal non essere regolato il corso del fiume, poichè con le frequenti inondazioni l'Agro si impaluda e quindi la malaria reca i suoi gravi danni.

Era evidente che prima di tutto e soprattutto doveva rimuoversi la causa, pensare cioè a regolarizzare il fiume. Invece dal 1897 a tutt'oggi che io parlo, sono passati 13 anni, dal 1903 ne sono passati 7 e dal 1907 ne sono passati 4 e tuttavia gli studi non sono ancora del tutto terminati, e nessuna opera fu iniziata per correggere il corso del Tirso.

Quale è la conseguenza di tutto questo? Si sono iniziate in dosi omeopatiche, in economia, le opere di bonifica, lasciando però permanere le cause, cosicchè le opere di bonifica del Campidano, saranno e devono essere periodicamente distrutte o gravemente danneggiate dalle inondazioni assai frequenti, ciò che del resto era evidente; onde i danari che si spendono saranno danari sprecati, o quasi.

Sembrerà una cosa strana, ma quest'anno nel mese di giugno i lavori sono stati sospesi perchè mancavano i fondi. Mentre figuravano stanziati fondi in diversi bilanci per la somma

di oltre un milione, ciò che dimostrerebbe che quei residui ben lontano di essere accantonati avevano scantonato in altra direzione.

È mestieri, quindi, onor. ministro, che queste opere siano condotte avanti con una direttiva, con un criterio tecnico veramente esatto, e con pari energica sollecitudine.

Io non sono un tecnico, ma anche a lume di naso a me sembra scorgere che bisognerebbe pensare a regolarizzare prima di tutto il corso del fiume per evitare le conseguenze che ho accennato, straripamenti, inondazioni ed impaludamenti.

Detto ciò, mi si permettano poche parole per le opere portuali.

Colla legge del 7 luglio 1907 il porto del comune di Bosa veniva elevato dalla terza categoria alla prima, per necessità della navigazione generale.

Questo porto dovea costruirsi con una specie di contratto-legge tra quel Comune e lo Stato. Il comune di Bosa doveva concorrere per 350,000 e più lire, e lo Stato assumeva l'obbligo di costruire il porto.

Per un grandissimo errore di chi fece il progetto le cose andarono assai diversamente e le conseguenze di quest'errore furono pagate purtroppo dal povero comune che ha sborsato la somma e non ha avuto il porto, anzi ha veduto peggiorate le condizioni del fiume che in quel punto ha la foce al mare.

L'opera consisteva nel costruire una diga per unire un isolotto vicino all'isola madre.

La diga non era di facile costruzione perchè esposta ai potentissimi venti del golfo di Lione; cosicchè intanto che si costruiva con inqualificabile lentezza, il mare demoliva ed inghiottiva coi massi i danari spesi.

Si aggiunga che nella primavera si lavorava, poi al mese di luglio si sospendevano i lavori per riprenderli alla successiva primavera. Ed avveniva che nel riprendere i lavori una gran parte delle opere fatte era distrutta, mentre opere di tale natura richiedevano il lavoro continuato, attivo, efficace e sollecito.

E non solo si distruggeva a mano a mano la diga ma si copriva di massi lo specchio dell'acqua destinata pel porto, e si restringeva coi massi quasi la foce del fiume che sbocca accanto alla diga, e ciò mentre era per legge assegnata la somma di 500,000, e di più si avevano

300,000 da altre leggi precedenti in complesso 800,000 lire.

Nel primo bilancio presentato dopo quella legge figura per quel porto una somma di lire 18,000 sotto il titolo manutenzione di opere d'arte.

Inutile il dire che non si poteva mantenere ciò che era stato quasi distrutto.... e nel bilancio successivo 68,000 lire, nel bilancio 1910-1911, per questo titolo non figura alcuna somma: bisogna però dire che del bilancio 1911 e 1912 è conservato il titolo, ma al posto della cifra c'è segnato *per memoria*.

Uno dei lavori importanti era ed è un pontile nel porto di Golfo degli Aranci, pontile indispensabile pel servizio postale tra Civitavecchia e Golfo degli Aranci, vale a dire fra Roma e la Sardegna.

Fino dal 1908, in occasione della legge sui servizi marittimi, io richiamai l'attenzione dell'onorevole ministro sopra quel pontile, pregandolo di provvedere all'imbanchinamento di questo pontile dalla parte est.

Ma, chi lo direbbe? non è stato fatto nulla! Nel bilancio 1908-909 si erano stanziati lire 125,000 delle 350,000 assegnate per legge e poi non figura più alcuno stanziamento, o meglio, anche questo pontile figura nel bilancio 1911-1912 *pro memoria*.

Un altro porto, quello di Porto Torres, pel quale per legge venne stabilita la somma di 2 milioni e più; ed anche quest'opera è nel bilancio del 1911-1912, inscritta: *per memoria*. Capisco, o signori, che è una bella cosa sentirsi ricordare ma a me pare, che per le opere pubbliche l'essere ricordato equivalga a *obliviscere*; le opere pubbliche non si ricordano colla memoria, bisogna che si ricordino coi quattrini, se queste opere si vogliono fare.

Io non voglio far perder tempo al Senato, e i colleghi mi perdoneranno se ho dovuto intrattenerli per qualche poco.

Dico solo questo che noi abbiamo avuto delle leggi, ed è il maggior dolore, anzi direi il maggior dispetto che possa infliggersi ad un paese, il vedere che ci sono le leggi e che queste diventano irrisorie perchè non sono applicate od applicate a spizzico e male.

Io confido e spero che l'on. ministro Sacchi vorrà far sì che queste leggi vengano eseguite. Anzi, a questo proposito, debbo dichiarare che

nel bilancio 1911-1912 i residui di 2 milioni e tanti sono ridotti a quasi la metà. E m'induce a ritenere che il Ministero abbia riconosciuto la necessità di dare impulso efficace alle opere pubbliche così necessarie e faccio viva insistente raccomandazione perchè si sia solleciti nella esecuzione, ma nello stesso tempo, anche oculati. Mi tormenta un dubbio riguardo ad alcune opere decretate; che gli studi fatti non rispondano più ai prezzi di mano d'opera e di materiale, ed ho il timore che alcune opere soffriranno altri ostacoli, perchè i fondi non saranno sufficienti.

Certo contribuì al ritardo il difetto di personale al quale però si è in gran parte rimediato da circa due anni, ma il male è che l'opera del personale viene ostacolata dall'ingranaggio burocratico, e l'ufficio del Genio è chiamato ad accudire a tutti gli studi di progetti e direzione di lavori senza dar tempo a potersi formare speciali competenze tecniche, specialmente necessarie in opere idrauliche.

Confido che l'on. Sacchi, che mette tanto amore nella parte che riguarda la sua amministrazione, spiegherà tutta la sua attività ed il suo buon volere per le opere pubbliche dell'isola, per la quale ha già mostrato speciale interesse (*Bene*).

FINALI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FINALI. Non è come presidente della Commissione di finanze che io piglio la parola, come si potrebbe supporre vedendomi parlare da questo banco, ma in nome mio individuale, cioè per una linea la quale mi preme, la linea Fabriano-Sant'Arcangelo.

Fui io, che quando aveva l'onore di essere ministro dei lavori pubblici, riconoscendo la grande importanza di questa linea, ordinai gli appalti per la costruzione del primo tronco, vale a dire del tronco Fabriano-Urbino. Adesso si deve compiere il tratto Urbino-Sant'Arcangelo.

È una ferrovia questa che interessa molto il Montefeltro e la Romagna, alla quale io appartengo.

I lavori di questa linea sono cominciati da 21 anno; ne fu ordinata per legge la costruzione fin dal 1879. È ben tempo che finiscano per ragioni e tecniche ed economiche. Ho avuto occasione di vedere quei paesi recentemente;

LEGISLATURA XXIII — 1<sup>a</sup> SESSIONE 1909-911 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 3 FEBBRAIO 1911

e da tutte le parti mi son state fatte vive sollecitazioni e preghiere affinché il Governo sia impegnato a far compiere il tratto Urbino-Sant'Arcangelo, con maggior sollecitudine di quello che si è fatto finora.

È inutile qui ricordare che questa strada ferata ha dei vantaggi anche nell'ordine militare, ma soprattutto nell'ordine economico, dal momento che il più lungo tratto dell'opera è compiuto; e sono stato io che, di ciò persuaso, mi presi la responsabilità, mentre non aveva neppure tutti i fondi occorrenti per coprire interamente l'appalto, ad ordinare la costruzione del tronco Fabriano-Urbino, il quale è già da parecchi anni in esercizio.

Desidero che l'onor. ministro tenga presente questa mia raccomandazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Colleoni.

COLLEONI. Ho chiesto la parola per una brevissima dichiarazione. L'onor. Di Brazzà oggi ha accennato a lotte di provincie per il tracciato Vicenza-Ostiglia-Treviso.

Per conto della provincia di Vicenza io debbo dichiarare ed esprimere un voto, e cioè che il ministro dei lavori pubblici, d'accordo collo Stato Maggiore e col ministro della guerra faccia un tracciato definitivo e stabile non badando ad interessi locali, ma ispirandosi soltanto all'interesse dello Stato.

Questo è quanto desidera la provincia di Vicenza. Non ho altro a dire.

PRESIDENTE. Stante l'ora tarda, il seguito della discussione è rinviato a domani.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1910-911:

Senatori votanti . . . . .	98
Favorevoli . . . . .	80
Contrari . . . . .	18

Il Senato approva.

Provvedimenti per la manutenzione e conservazione del palazzo di Giustizia in Roma:

Senatori votanti . . . . .	98
Favorevoli . . . . .	74
Contrari . . . . .	24

Il Senato approva.

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

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1910-11 (N. 436 - *Seguito*);

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

Impianto di una rete radio-telegrafica interna (N. 421);

Vendita a trattativa privata di alcuni terreni presso Gaeta (N. 426);

Cessione allo Stato del museo Ridola in Matera (N. 437);

Lotteria a beneficio dell'Asilo nazionale per gli orfani dei marinai in Firenze (N. 434);

Tombola telegrafica a favore degli ospedali riuniti di Montepulciano (N. 435);

Sull'obbligo della laurea in medicina e chirurgia per l'esercizio della odontoiatria (N. 405).

La seduta è sciolta (ore 18.15).

Licenziato per la stampa il 13 febbraio 1911 (ore 10).

Avv. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.