

CXXXVI.

TORNATA DEL 4 FEBBRAIO 1911

residenza del Presidente MANFREDI.

Sommario. — Omaggi (pag. 4333) — Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici 1010-911 (N. 436) — Parlano i senatori Blaserna (pag. 4334), Lucchini Luigi (pagina 4335), Foratti (pag. 4336), Cavasola (pag. 4336), Cadolini (pag. 4339), Mariotti Giovanni, relatore (pag. 4351), Beneventano (pag. 4360), Di Brazzà (pag. 4360), Parpaglia (pag. 4360), Tamassia (pag. 4361) ed il ministro dei lavori pubblici (pag. 4339, 4361) — Chiusura della discussione generale e rinvio alla seduta successiva della discussione dei capitoli.

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti i ministri degli affari esteri, del tesoro e dei lavori pubblici.

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

Elenco di omaggi.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, Fabrizi di dar lettura dell'elenco degli omaggi pervenuti al Senato.

FABRIZI, segretario, legge:

Fanno omaggio al Senato:

Il presidente della Deputazione provinciale di Rovigo: *Atti di quel Consiglio provinciale, anno 1909.*

La Commissione esecutiva del Comitato nazionale per le commemorazioni del 1860: *L'Europa italiana del 1860 nel primo cinquantenario.*

Il signor dott. Augusto Ferraro: *I delinquenti abituali e le colonie penali.*

Il presidente del Consiglio d'amministrazione del debito pubblico ottomano: *Rapport général*

sur la gestion des dimes aghnam et revenus divers, année 1909-910.

Il presidente del Consorzio autonomo del porto di Genova: *Provvedimenti a favore della marina mercantile.* Seduta del 16 dicembre 1910.

Il signor Pietro Fantecchi: *Onoranze al conte comm. Napoleone Passerini, senatore del Regno, nel 25° anniversario della fondazione dell'Istituto agrario di Scandicci.*

Il presidente della Società protettrice degli animali in Torino: *Atti di quella Società; fascicoli 78, 79, 80.*

Il senatore Paolano Manassei: *Credito ed economia agraria.* Scritti vari.

Il R. Istituto di studi superiori pratici di Firenze: *Raccolte plauctoniche fatte dalla Regia nave « Liguria ».*

L'Istituto internazionale di agricoltura: *Bollettino dell'Ufficio delle istituzioni economiche e sociali.* Anno I, vol. I, 30 settembre 1910; *Bollettino delle informazioni agrarie e delle malattie delle piante,* fascicoli I e II, novembre e dicembre 1910.

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 continuata la discussione generale; ha facoltà di parlare il senatore Blaserna.

BLASERNA, *vice-presidente della Commissione di finanze*. Signori senatori. Io voglio richiamare l'attenzione del Senato e dell'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra una questione che non fu trattata dalla Commissione di finanze propriamente detta, ma che ha un intimo legame coll'ufficio del Genio civile e quindi collo stato di previsione del Ministero dei lavori pubblici.

Quindici o venti anni addietro, il Governo italiano aveva deciso di erigere a Messina un osservatorio sismico, e per tale lavoro aveva ottenuto il concorso del comune e della provincia di Messina. In tal modo si addivenne alla costruzione di un bellissimo osservatorio. Senonchè l'architetto, che era stato allora incaricato della costruzione dell'edificio, credette bene di aggiungere all'osservatorio propriamente detto anche una torre molto alta, alla quale i Messinesi tenevano moltissimo.

Non si capisce con quale concetto scientifico quella torre sia stata costruita; certo è però che fu costruita ed era alta 25 metri circa.

Ora, quando avvenne il disastro di Messina, la prima cosa a cadere è stata quella torre, la quale, cadendo, ha sfondato una parte dell'osservatorio rendendolo assolutamente inservibile; anzi si temeva che vi fosse stata anche qualche disgrazia di persone, che fortunatamente non avvenne.

L'altra parte dell'osservatorio rimase in discrete condizioni ed è così, che un istrumento importante che era collocato nelle cantine della parte rimasta incolume, ha potuto registrare l'immane disastro avvenuto.

Era naturale che quell'osservatorio dovesse rifarsi; anzi io speravo che sarebbe stato il primo edificio a rifarsi. Ma invece fatti i primi progetti, tutto si arrestò lì.

Io quindi mi permetto di pregare l'onor. ministro di voler risuscitare il progetto, naturalmente col mezzo del Genio civile, e di iniziare e di condurre a termine la costruzione.

E giacchè sono in argomento, dirò che quell'osservatorio è destinato ad avere un'importanza anche maggiore di prima, perchè spetterà a lui l'alta sorveglianza di tutta la regione calabro-sicula. E la cosa è urgente, perchè se c'è città al mondo chiamata a registrare i moti sismici, è proprio Messina.

Mi si permetta poi di aggiungere alcune osservazioni che pregherei l'onor. ministro a voler far presente agli ingegneri del Genio civile che sono o che saranno incaricati di questi e consimili lavori. Voi sapete che subito dopo avvenuto il disastro, i progetti di costruire degli edifici atti a rimanere incolumi durante un terremoto, sono fioccati da tutte le parti; e si può dire senza esagerazione che la questione è stata molto ventilata.

Il Governo italiano ha nominato una Commissione Reale incaricata di studiare questa vitale questione, vale a dire che doveva dare le norme con le quali si dovevano rifare le costruzioni, tanto a Messina quanto nelle Calabrie; norme che sono state tracciate e rese obbligatorie con decreto Reale. Ma non vorrei che adesso colla prevenzione di costruire degli edifici che possano rimanere incolumi durante un terremoto, si dimenticassero tutte le altre norme necessarie per la costruzione degli edifici in genere. Per esempio, le norme principali d'indole generica riguardo l'igiene e l'abitabilità dell'edificio. Se voi costruite una casa leggera, che abbia pareti e tetto leggeri, bene collocati insieme, voi potete avvicinarvi al concetto di una barca che anche quando passa sotto di lei un'onda fortissima, si scuote, oscilla, ma rimane intatta. Ebbene, qualche cosa di simile si può fare cogli edifici. Se si costruiscono, per esempio, in legno è molto facile soddisfare a queste condizioni. Ma in una barca non si vive alla lunga ed un edificio con pareti e tetto sottili in legno sarebbe caldissimo di estate e freddissimo di inverno.

È vero che un simile edificio resisterebbe ai forti e fortissimi terremoti, che avvengono forse una volta al secolo, ma per tutto il resto del tempo sarebbero inabitabili.

Ora, naturalmente, anche questo problema si

può risolvere in un modo semplice e si può arrivare ad avere un edificio che sia caldo d'inverno e freddo di estate, e che in pari tempo sia leggero e fatto in modo da soddisfare al doppio problema di resistere alle scosse del terremoto e di essere abitabile, ed è questa la raccomandazione che io vorrei fosse fatta dall'onor. ministro.

Come dissi, io sperava che quest'osservatorio sarebbe stato il primo edificio definitivo costruito a Messina. Certamente il problema non era facile, ed è ciò che spiega il ritardo avvenuto. Bisognerà costruire non solamente l'osservatorio indipendente da tutte le abitazioni, ma bisognerà anche erigere le abitazioni a parte per il personale addetto all'Osservatorio e di più si dovrà fare in modo che le osservazioni sismiche non subiscano alcuna interruzione. Voi comprendete che sarebbe un vero scandalo, se a Messina non si osservassero tutte quelle oscillazioni di terreno che purtroppo sono frequenti ed alle volte prendono proporzioni formidabili.

Questa è la calda raccomandazione che mi permetto di fare all'onor. ministro e confido che egli, adesso che ha avuto anche occasione di vedere la miseria di quella infelice città, vorrà dare una spinta vigorosa a quei lavori. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Lucchini Luigi.

LUCCHINI LUIGI. Prima ancora che fossero stabiliti la prosecuzione e il compimento della Bologna-Verona, era già stato ventilato, ed anzi passato allo studio da parte delle Meridionali, il progetto della costruzione di una nuova grande stazione centrale a Porta Nuova di Verona, in sostituzione di quella di Porta Vescovo.

A Porta Nuova esiste una piccola stazione, dove peraltro affluiscono i viaggiatori in numero assai maggiore che non a Porta Vescovo, perchè a Porta Nuova convergono ben quattro delle cinque linee che fanno capo a Verona, la Milano-Verona, la linea del Brennero, la Modena-Verona, la Rovigo-Legnago-Verona; e quindi già per l'importanza straordinaria di quel centro ferroviario era logico e naturale che si dovesse provvedervi con una nuova grande stazione al di qua dell'Adige, ed al punto in cui quelle quattro linee convergono, evitando per tre di

esse il regresso dei treni da Porta Vescovo a Porta Nuova. Per ciò solo le parti si doveano invertire, e rimanere a Porta Vescovo una piccola stazione, per servire la sola quinta linea Verona-Venezia. Inoltre, si aggiunge lo sviluppo sempre crescente della vita e attività industriale e commerciale della città e della provincia di Verona; col relativo movimento che si fa ognor più intenso nei pressi di Porta Nuova e specialmente nella località detta Basso Aquar, dove sorse negli ultimi tempi un insieme poderoso e anche pittoresco di opifici.

Quando poi si passò alla prosecuzione della direttissima Bologna-Verona, da Poggio Rusco in poi, che ora già si trova a buon punto, essendo quasi ultimato il ponte sul Po, e pronti per l'appalto i tronchi Ostiglia-Nogara e Nogara-Isola della Scala, la necessità della nuova stazione centrale si rese più evidente e urgente. Basta accennare la cosa per intenderla. Con le previsioni le meno ottimiste l'intera linea sarà compiuta non più in là di tre anni; e quindi alla fine del 1913, la linea sarà pronta al traffico, e, notate bene al grande traffico, perchè è una linea destinata a congiungere più direttamente Roma, Firenze e Bologna, attraverso il Brennero, con la Germania. Non è neppure concepibile che codesta nuova arteria ferroviaria possa essere esercitata, se a Porta Nuova di Verona non esista uno scalo adeguato. Ebbene, oggi che parliamo, siamo ancora nel campo dei progetti.

Gli enti locali hanno fatto una generosa offerta di contributo per anticipare i fondi necessari. Ma si tratta di un'opera di vaste proporzioni, come il bisogno richiede, e che non si può compiere, per la sua importanza e per la conseguente spesa, in breve tempo. Si cominciò a ideare un lavoro che avrebbe importato dai quattro ai cinque milioni, si è poi saliti agli otto; e ora pare che si raggiungano i quindici o sedici milioni. E forse non si eccede, poichè le esigenze più elementari in materia sono andate ognor più crescendo, e oggidi una grande stazione richiede tali organismi, tale importanza di fabbricati, tali fasci di binari, che non può non importare una spesa ingente.

Il problema si presenta adunque gravissimo: urgenza da una parte, grave entità del fabbisogno dall'altra; e i mezzi di cui l'Amministrazione

zione ferroviaria può disporre sono limitati, chè mi pare, per l'ultima legge, non si possa andare oltre i 150 milioni per tutta la rete ferroviaria, mentre son molti i bisogni e non poche le stazioni che esigono opere ragguardevoli e dispendiose. Onde ben legittima la preoccupazione sulle sorti della nuova stazione di cui m'intrattengo e il grave dubbio che al momento in cui la Bologna-Verona sarà compiuta, non si trovi, mi guarderò bene dal dire compiuta, ma nemmeno abbastanza innanzi nella costruzione da poter esser almeno pronta nella sua parte scheletrica e nelle opere più importanti e fondamentali a servire il nuovo e certamente cospicuo traffico.

Ecco perchè io mi rivolgo alla cortesia dell'onor. ministro dei lavori pubblici, chè in lui è pari allo zelo la sapienza, pregandolo di volermi dire una parola confortante, la quale possa assicurarci che nel tempo più breve possibile si ponga mano alla costruzione di cui trattasi e vi si proceda con l'alacrità voluta. Qualche cosa si è cominciato a fare, con la formazione di un sottopassaggio in prossimità alla vecchia e alla nuova stazione, onde rendere scambievolmente libere la ferrovia e la strada ordinaria che vi s'interseca. Ma questo lavoro non interessa che indirettamente la nuova stazione.

Sono lieto che mi si sia offerta occasione di parlare in argomento avanti questa Assemblea dopo di aver spesa l'opera mia nell'altro ramo del Parlamento per risolvere il problema delle ferrovie complementari, problema che da molto tempo era rimasto nell'oblio e che si avvia ormai alla sua più felice, rapida e brillante soluzione. Tra le altre voglio ricordare quella destinata a congiungere più direttamente Roma con Napoli, a porre cioè in più rapida comunicazione la capitale d'Italia con la magnifica metropoli del Mezzogiorno. E sono lieto di averne potuto parlare da questi banchi dove non arriva neppure la più lontana eco d'interessi che non sien quelli o che non armonizzino con quelli che si attengono alla prosperità e alla grandezza di tutta la grande patria italiana; di cui però certamente Verona è una gemma fulgidissima, che per tanti anni ebbi l'alto onore di rappresentare alla Camera elettiva e che mi onorerò sempre di avere in cima ai miei pensieri, per le grandi attrattive della natura e dell'arte sua;

della sua storia, della sua civiltà e della gentilezza della popolazione, e non meno perchè è posta, colassù, vigile scolta dei nuovi destini d'Italia. (*Approvazioni vicissime*).

FORATTI. Domanda la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FORATTI. Ieri l'on. collega Colleoni dichiarò che le popolazioni della provincia di Vicenza ritengono doveroso doversi badare soprattutto agli interessi della difesa nazionale. Io che, come l'on. collega Colleoni, conosco il sentimento delle popolazioni venete, sento il bisogno di fare una eguale dichiarazione, per quanto riflette la provincia di Padova dove io vivo. Mi sia permesso dire che qualora si potesse conciliare coll'interesse della difesa nazionale anche lo sviluppo dell'attività commerciale dei nostri paesi, industri e avviati fortemente sulle vie del progresso, in questo caso si voglia dall'on. ministro dei lavori pubblici tenere nel debito conto i memoriali prodotti dalle rappresentanze amministrative, comunali e provinciali, sul tracciato ritenuto il più conveniente per la linea ferroviaria. E soprattutto mi permetto di raccomandare che associando appunto, con indipendenza di giudizio, e gli interessi della difesa nazionale e quelli della economia nazionale, voglia l'on. ministro prendere con risoluzione una decisione. Poichè se troppo si volesse conciliare, si finirebbe con rimandare all'infinito l'esecuzione di un'opera che da noi, e credo anche da tutti voi, è ritenuta tanto necessaria per gli interessi della difesa nazionale. (*Approvazioni*).

CAVASOLA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CAVASOLA. Non intendo fare un discorso; mio intento è solo quello di presentare una raccomandazione vivissima all'onorevole ministro dei lavori pubblici sopra un vecchio mio tema, quello delle tramvie intercomunali e interprovinciali nelle provincie che più difettano di comunicazioni.

Mi è stata suggerita l'idea di questa raccomandazione dalla notizia che ho letta giorni addietro, che stia per essere concessa all'industria privata la costruzione delle ferrovie secondarie Lucane e Calabresi.

Non è già che la notizia di una spesa che lo Stato sta per incontrare suggerisca a me di proporre un'altra; ma è la profonda convin-

zione che le ferrovie secondarie da sole non danno quella utilità generale ai luoghi dove si costruiscono, ove non siano accompagnate da tutti i mezzi sussidiari atti a produrre il vero movimento economico.

Le ferrovie secondarie, per solito e per necessità tecnica, vengono tracciate in luoghi abbastanza lontani e soventissimo lontanissimi dai centri abitati. Sono costruite col dispendio di parecchi milioni in perforazioni di monti, in opere d'arte che ne rendono necessariamente gravoso anche l'esercizio, per l'interesse del capitale impiegatovi, per le spese di manutenzione; e non producono, ripeto, un beneficio al paese, beneficio corrispondente al sacrificio sostenuto per la loro costruzione.

Ciò ormai da noi si dovrebbe ritenere per dimostrato: Ed è questo convincimento che in più occasioni mi ha consigliato d'insistere sulla messa in valore del notevole patrimonio stradale che noi abbiamo costruito in mezza Italia, fra strade nazionali, strade provinciali, strade di serie, strade comunali, le quali al giorno d'oggi sono per se stesse insufficienti alla finalità economica che avevano, perchè non soddisfano più da sole alla rapidità dei movimenti in corrispondenza del grande aere dei commerci e dei traffici.

Quindi conviene mettere sopra i piani stradali già costruiti i binari, affinchè possano gli abitanti di quelle regioni fruire effettivamente di comunicazioni utili, rapide e feconde.

Noi abbiamo avuto un momento di favore per le tranvie. Oso dire che la propaganda fatta da parecchi convinti in questo senso, riuscì, in occasione della legge organica delle ferrovie del 1906, a fare inscrivere le tranvie extraurbane tra le ferrovie di carattere locale. Si nobilitò in certo modo la tranvia, la quale, invece di essere considerata come un mezzo di trasporto assai inferiore da lasciarsi intieramente a disposizione degli enti locali, fu collocata fra le ferrovie, e si estese sopra la tranvia chiamata ferrovia d'interesse locale, l'autorità dello Stato.

Fu un vantaggio reale ormai riconosciuto, nel senso che si liberarono le concessioni delle tranvie dalle eccessive pretese degli enti locali; si ottenne il beneficio di ammetterle che gli enti locali, in determinate condizioni, potessero anche sussidiare le ferrovie d'interesse locale.

Poi, si fece un passo di più, e si ammisero le tranvie al beneficio di un sussidio governativo che fu dapprima valutato e determinato in 1500 lire al chilometro.

E siccome questa somma erasi dimostrata troppo piccola, specialmente per i luoghi montuosi, con la legge 12 luglio 1908 si autorizzò il Governo a dare fino a duemila lire di sussidio per ogni chilometro, quando si fosse trattato di superare valichi appenninici, oppure vi fosse una spesa d'impianto che superasse la spesa normale dell'impianto di una tranvia, calcolata presso a poco in 45 mila lire per chilometro, e forse questa cifra può molte volte essere superata.

Ma che cosa è avvenuto?

Che, mentre noi, fautori, lasciate che lo dica, noi fautori convinti delle tranvie, avevamo in mente, chiedendo e votando i sussidi per le tranvie, di favorire le provincie meridionali e le isole, in quelle provincie nessuna tranvia si è impiantata; e questo perchè un falso amor proprio, un falso sentimento di decoro, una eguaglianza male intesa, fa aspirare quelle popolazioni alle ferrovie secondarie che poi lasciano tutti i centri abitati a 18, 20, 24, fino a 30 chilometri di distanza, creando la necessità di una strada d'accesso alla stazione, senza stabilire quelle reti fitte di mezzi di trasporto a buon mercato, che sono l'elemento essenziale per creare il movimento locale.

Io altra volta mi sono permesso di citare degli esempi, e permettetemi che anche oggi faccia lo stesso. Il Belgio è un paese che presenta una dimostrazione provata, aritmetica, dell'utilità delle strade ferrate a scartamento ridotto e delle tranvie.

Nel Belgio sono le due categorie regolate dalla medesima legge che, se non sbaglio, è del 1885. Là è stata costituita una società col titolo di « Società nazionale delle strade ferrate vicinali »; l'aggettivo qualifica addirittura il carattere della strada. Non c'è ormai borgo che non abbia la sua tranvia; non c'è produzione agricola che non si giovi di questo trasporto dalla campagna al centro; non c'è quasi contadino o giardiniere che, giornalmente, non abbia occasione di fare la sua gita, di portare il suo prodotto e di ritornare a casa con un guadagno ed una lievissima spesa di trasporto.

Lo Stato contribuisce in una forma semplice a questa costruzione; lo Stato dà il suo sussidio nella forma di acquisto di azioni e di obbligazioni per ogni linea nuova che la Società nazionale delle stadi ferrate vicinali emette ogni qualvolta ha una nuova concessione; e lo Stato pigliandosi la metà delle obbligazioni, che si emettono per la costruzione di una nuova linea o di un nuovo tronco, finisce per fare un buon impiego del suo danaro, sotto forma di portatore delle obbligazioni. Io non sono appassionato delle imitazioni, e quindi non voglio dire se questo converrebbe o non converrebbe a noi: ma per quel che possa valere l'esempio nostrano io cito il miglioramento edilizio, economico, industriale, educativo che hanno prodotto intorno a Napoli le tranvie interprovinciali ed intercomunali diffondendo la loro azione su Secondigliano, Frattamaggiore, Giuliano e su tutti quei paesi fino ad Aversa, dove al giorno d'oggi il traffico con Napoli è così stretto, così affine, che quasi stanno diventando dei veri suburbi della città. Là c'è illuminazione elettrica, forza motrice, vi si sono impiantate fabbriche, la coltivazione dei terreni si è intensificata e modificata e tutto sulla base del piccolo mezzo di trasporto, frequente, proporzionato al bisogno dell'ora senza vincoli di discipline strette, metodiche, e con un prezzo di tariffa minimo. Aggiungo che nei comuni vesuviani la prosperità è cresciuta pel solo fatto che sulla ferrovia circum-vesuviana a sezione ridotta, il contadino e l'operaio hanno il mezzo di portar seco, senza aumento di spesa, gli attrezzi del loro mestiere, e il piccolo canestro, il piccolo involto col prodotto da vendere al mercato. Ora, mentre nelle provincie meridionali noi abbiamo delle distanze notevoli tra comune e comune, che formano le difficoltà ordinarie dell'esercizio tranviario, abbiamo però una forte agglomerazione di abitanti nei singoli comuni, e questo agglomeramento compensa nella intensità del movimento la maggior distanza, da comune a comune; ed io sono sicuro che se il Governo entrasse nell'idea di fare, a titolo di esperimento e di esempio, impianti diretti o di fare impiantare in alcuni luoghi opportunamente scelti qualche linea tranviaria, si vedrebbe che molto facilmente la provincia finitima adotterebbe da sé lo stesso sistema; perché non c'è niente che insegni di più dell'esempio che si spiega sotto gli occhi:

il vantaggio del vicino è sempre la maggiore spinta al proprio progresso.

Io non voglio trattenere di più l'attenzione del Senato su questo argomento che pare ristretto, ma ho fiducia che il ministro dei lavori pubblici, il quale (e qui intendo di fargli un elogio grandissimo, tanto è insolita la cosa) ha saputo più volte, per il senso comune dell'uomo pratico della vita, liberarsi dalle pastoie burocratiche, nell'accettare una idea diversa da quella ufficialmente istradata; ho fiducia, dico, che l'onor. ministro vorrà prendere in considerazione questo argomento, degno veramente di una mente alta e provvida per le provincie meridionali. Io spero che il ministro considererà che è inutile mettere una disposizione in una legge, promettere un vantaggio, impegnare ipoteticamente la firma dello Stato per un sussidio, se poi tutte queste provvidenze non si concretano in qualche cosa di tangibile, che riesca ad un effetto utile o anche non riesca, ma dimostri allora collo sperimento negativo che non è possibile venirne a capo in quel momento come si era pensato e promesso.

Ma assolutamente lo Stato quando fa di queste promesse deve venire alle conseguenze che sono necessarie, inevitabili. Il sistema è buono e lo si mantenga, o non è buono ed allora si sopprima addirittura l'incoraggiamento a questa categoria di mezzi di trasporto. Se l'esperimento si deve fare, si tenga conto che il buon mercato del trasporto è dato da elementi diversi e concorrenti. Buon mercato vuol dire spese di impianto limitate; spese di esercizio ristrette, vuol dire aggravii fiscali minimi e possibilmente nessuno. Ma ora noi diciamo alle tranvie: dovete avere la soggezione completa ai regolamenti ferroviari; la soggezione completa a tutto il sistema di tassazione delle ferrovie, a tutti i controlli e a tutte le discipline del servizio; il Governo deve farvi una concessione per un tempo più ristretto di quello che si fa per le ferrovie. Si incominciò, infatti, col dire che non doveva essere una concessione oltre il trentennio, e perchè? Se volete che costino poco l'impianto e l'esercizio delle tranvie, risparmiate oneri e fate guadagnare col tempo che è quello che costa meno. Per ridurre gli oneri di un esercizio economico, qualunque diminuzione di spesa ha valore; per es. si può risparmiare anche il soldo di tassa per ogni biglietto, permettendo

che si dia, come sul tramway urbano, il biglietto senza obbligo della tassa e così via via, comprese le esenzioni dalla partecipazione dello Stato ai prodotti appena si arrivi al 4 per cento del profitto. Per avere il trasporto a buon mercato bisogna fare buon mercato del sistema fiscale.

Io ho finito: spero che l'onor. ministro voglia prendere in considerazione questo argomento, che io raccomando di gran cuore e con profonda convinzione.

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

CADOLINI. Ieri si è parlato dell'acquedotto pugliese, e da quanto è stato detto — come pure fu già reso noto dalla stampa — la preoccupazione è soltanto quella che l'opera sia compiuta entro il 1916. Auguriamoci pure che ciò avvenga, e che quelle popolazioni siano soddisfatte nei loro bisogni. Ciò però che bisogna raccomandare è anche questo: che dalla fretta per il compimento dei lavori, non sia sacrificata la perfezione dei lavori stessi, perchè per affrettare, si potrebbero trascurare certe cure e certe diligenze. Si tratta di un'immensa opera lunga 1160 chilometri, quanto dista la stazione di Ginevra da quella di Reggio di Calabria, e la sorveglianza deve essere rigorosa.

Giova notare, per esempio, che le condotte in quei luoghi devono essere poste ad una notevole profondità perchè le acque non siano riscaldate nella stagione estiva; e deriverebbe grave danno se questa condizione non fosse rispettata. Perciò conviene raccomandare col massimo calore, che, per affrettare i lavori, non si commetta l'errore di permettere che la profondità delle condotte sia diminuita al di sotto dell'assoluto bisogno.

Così pure rispetto alle altre parti del lavoro sta bene sollecitare, ma nel tempo stesso si deve procurare che mai si trascurino le cure necessarie affinché per solidità la grande opera risulti perfetta e risponda, non solo alle esigenze dei primi tempi, ma anche per l'avvenire ai bisogni delle popolazioni, e sia eliminato il pericolo che avvengano intermittenze nel deflusso delle acque. (*Approvazioni*).

SACCHI, ministro dei lavori pubblici. (*Vivi segni di attenzione*). Rendo vive grazie al Senato, che volle affrettare l'esame di questo bilancio, tenendo conto che nell'esercizio cui

si riferisce, sette mesi sono ormai decorsi. In materia di lavori pubblici l'altissima competenza di codesto Consesso recò alle più importanti leggi un contributo prezioso; e da codesti banchi si levarono le voci autorevoli dei più illustri maestri nel campo della tecnica e dell'amministrazione. È necessario, e l'onor. vostro relatore, l'amico Mariotti, lo dice, che la situazione generale dei lavori pubblici, ed i problemi maggiori che oggi vi sono connessi, vengano in quest'Aula sottoposti ad una lunga e minuta disamina, ed io mi auguro che ciò avvenga al più presto, perchè il Governo possa trarne sicura norma.

Intanto, come osserva l'on. Mariotti nella sua breve ma succosa relazione, noi dobbiamo considerare il bilancio del 1910-911 quasi come un bilancio provvisorio. Tanto è vero che la parte finanziaria della legge sui bacini montani (cui la saviezza del Senato volle opportunamente approvare con un rapido stralcio) ha portato innovazioni e maggiori dotazioni ad alcuni servizi che ne avevano assoluto bisogno. Ed un altro disegno di legge attende ora l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento, quello per riparare ai danni dei nubifragi e per le opere pubbliche più urgenti. Anche tal disegno reca nuovo alimento, ed irrobustisce il bilancio in corso; provvedendo ad altre indispensabili integrazioni di stanziamento; mentre, con criterio di cui il Senato apprezzerà il significato non solo finanziario, ma morale, il Governo ha voluto che agli 8 milioni occorrenti in seguito alle alluvioni ed alle calamità della estate, si faccia fronte con gli avanzi attivi di bilancio, mostrando così che, se il sacrificio dei contribuenti consente, malgrado le spese ognor crescenti, un margine di utili al bilancio, siffatto margine va in prima linea destinato a soccorrere i fratelli delle regioni colpite da nuove sventure!

Tra poco, io confido, verrà davanti al Senato il bilancio dell'esercizio 1911-912; ma anche esso, debbo sinceramente dichiararlo, non può considerarsi come un bilancio definitivo, malgrado i miglioramenti formali, che al vostro Ufficio centrale piacque di lodare e malgrado i miglioramenti di sostanza, ossia di fondi, che il collega Tedesco mi ha concesso. Sta di fatto, onor. senatori, che anche il bilancio del 1911-1912 si è dovuto presentare in un aspetto quasi

provvisorio, in omaggio alle vigenti disposizioni di legge per le ferree esigenze del consolidamento. Ma, nel presentarlo così, il collega Tedesco ed io dichiarammo il fermo proposito di voler provvedere ad un assetto più stabile e definitivo del bilancio dei lavori pubblici prevedendone l'armonico sviluppo in un breve periodo di tempo, in modo che possa bastare alle giuste esigenze del paese. Gli studi per tale assetto quadriennale sono ormai compiuti, e fra pochi giorni potranno presentarsi al Parlamento quelle proposte per un bilancio definitivo, che il Senato giustamente invoca. (*Benissimo*).

Ed io assicuro che in questi studi mi è stata soprattutto di sprone e di incoraggiamento facendo la nobile insistenza con cui da anni il Senato, per voce del suo valorosissimo relatore, mette in guardia contro la struttura del consolidamento attuale e chiede che mezzi più ampi siano posti a disposizione del Ministero cui ho l'onore di presiedere. Nel rinnovare tali insistenze, codesto Consesso che è il più vigile custode dell'integrità e della severità delle pubbliche finanze, dimostra, interpretando degnamente la voce del paese, come l'esecuzione razionale ed intensa delle opere pubbliche costituisca per l'erario non una minaccia ma una fonte di rinnovata solidità mercè il benessere ed il rendimento che ne proviene. (*Bene*). Importa che, come a ragione vuole il Senato, sia sempre mantenuta la più austera sincerità e si adempiano veramente gl'impegni che lo Stato si assume con le autorizzazioni di legge sui lavori pubblici. Da una vasta ricerca che ho fatto compiere ai miei uffici è risultato che, lasciando da parte le opere già fatte, noi abbiamo attualmente opere autorizzate da leggi e ancora da eseguirsi per più di un miliardo. (*Impressione*). Di questo miliardo abbiamo già impegnato più di 450 milioni con appalti regolarmente dati, e ne resta dunque oltre un mezzo miliardo da impegnare. Or se si pensa che ad 80 milioni circa è dalle leggi attuali limitata la somma che annualmente può spendersi per lavori pubblici straordinari, ne risulta che qualche maggiore sforzo deve farsi per mantenere le promesse fatte dalle leggi. (*Bene*).

E ne risultano anche i due canoni fondamentali cui ho ispirato la mia opera di ministro, e cui saranno uniformati i provvedimenti che presenterò con l'amico Tedesco pel qua-

driennio, e cioè: che bisogna intensificare l'esecuzione delle opere autorizzate, affinché lo Stato faccia onore alla sua parola, e bisogna insieme non assumere promesse ed autorizzazioni di opere nuove che non risultino proprio indispensabili. (*Benissimo*).

Nello svolgere tale programma credo di rendere il miglior omaggio alle indicazioni che ha dato più volte la competenza del Senato.

Ciò premesso, risponderò rapidamente agli oratori che con tanta competenza e con tanta benevolenza per me si sono occupati di punti importanti di questo bilancio.

E comincerò dall'onor. Beneventano, che ha condotto una disamina minuta e diligente di vari servizi dipendenti dal mio Dicastero.

Oltre ad alcune osservazioni sulla struttura del bilancio, l'onor. Beneventano ha parlato dei problemi idraulici, invocando un impulso fattivo alla loro risoluzione, specialmente in quelle terre di Sicilia, ove la sistemazione idraulica ha un'importanza capitale pel miglioramento dell'agricoltura.

Delle raccomandazioni dell'onor. Beneventano terrò il massimo conto; e sono lieto di assicurarlo che presenterò un disegno di legge per agevolare la formazione di bacini di ritenuta e di laghi artificiali, quali furono progettati per le regioni meridionali e per le isole.

Quanto ai problemi generali delle acque, essi hanno assunto in questi ultimi tempi speciale rilievo, essendosi con leggi importantissime aperti nuovi campi all'attività dello Stato. Da un lato con la navigazione interna (i cui provvedimenti furono, or è un anno, approvati, ed io ne sto preparando l'applicazione) si vuol restituire ai corsi d'acqua una funzione economica assai rilevante, per tanto tempo dimenticata; e dall'altra con i provvedimenti sui bacini montani che il Senato sta esaminando, si inizia più efficacemente, in materia idraulica quella politica del prevenire, che mira a togliere alle radici le minacce delle inondazioni e degli impaludamenti così dannosi al nostro paese.

Possiamo quindi ritenere che sta per aprirsi una nuova fase nell'attività idraulica dello Stato italiano, ed io confido che in essa potrà il nostro paese segnare tracce profonde.

Giustamente l'onor. Beneventano ha accennato, insieme coi problemi della sistemazione

idraulica, a quelli delle bonificazioni. Ho già studiato, al riguardo di queste ultime, nuove proposte da presentare al Parlamento. Alcune mirano ad assicurare il proseguimento o l'inizio di opere già da tempo classificate in prima categoria, ma per le quali furono previste somme affatto insufficienti. È un obbligo d'onore per uno Stato che i suoi impegni siano mantenuti; e quando si classifica una bonifica in prima categoria, bisogna eseguirla.

D'accordo coll'amico Tedesco ho cercato di superare la difficoltà finanziaria, studiando un sistema nuovo di concessioni, che consenta di distribuire il concorso dello Stato in un maggior numero di annualità, di modo che gli enti concessionari possano egualmente compiere le loro operazioni finanziarie colla garanzia della sovvenzione governativa, e l'onere annuo dello Stato venga, quanto è possibile, alleviato. Con tale sistema si potrà porre mano alla grande bonifica della pianura bolognese, ed a quelle dei numerosi consorzi, ond'è ricco il Veneto, così progredito nella tecnica dei bonificamenti. Ma naturalmente una tale misura di giusta considerazione per i bisogni delle regioni settentrionali non potrebbe in nessun modo scompagnarsi da provvedimenti per accelerare le bonifiche nel Mezzogiorno e nelle isole, ove più grave è la malaria, più esteso l'impaludamento e più pronta ancora deve essere l'opera riparatrice dello Stato. Pertanto si vedrà di concedere nuovi fondi alle bonifiche che lo Stato direttamente esegue, mancando la iniziativa degli enti locali.

Assieme a tali provvedimenti di indole finanziaria, altri ne ho studiati di carattere più generale, per introdurre nel sistema legislativo delle bonificazioni alcune modifiche reclamate dalle esigenze nuove dei tempi. E cioè io credo che convenga distinguere i due tipi di bonifiche del sud a malaria perniciosa e del nord a malaria lieve, determinando forme ed interventi diversi per l'uno e per l'altro, appunto perchè al nord si deve far capo ai consorzi, ed al sud è inevitabile la diretta esecuzione dello Stato. E credo ancora che si debba attuare la bonifica integrale; nel senso che tra l'azione del Ministero dei lavori pubblici per la bonifica idraulica, di quello dell'agricoltura per la bonifica agraria, e di quello dell'interno per la bonifica igienica, deve stringersi un inscindibile vin-

colo; e sopra una terra malarica e paludosa ogni sforzo va concentrato, non solo finchè le acque sieno sistemate, ma finchè le terre sieno messe a coltura, e sia fugata la malsania. Un precorrimiento di questi concetti sta già in un titolo del disegno di legge sui bacini montani, che voi esaminerete. Io li svolgerò ancor più ed a voi spetterà fra non molto di giudicarne. (*Bene*).

L'onorevole Beneventano si è occupato anche della viabilità ordinaria. Libero subito il terreno da una preoccupazione che egli ha manifestato, per la mancanza di apposito capitolo per la manutenzione delle trazzere. L'essere comprese in un solo capitolo - il 34 - insieme con tutte le altre strade ordinarie non significa che i fondi per le trazzere vengano ad altri scopi destinati. Io do assicurazioni formali al riguardo; ed osservo che nel capitolo 34 fu aggiunta da qualche esercizio la indicazione delle trazzere appunto per maggiore specificazione e per maggiore garanzia.

Oltre al caso particolare delle trazzere, l'onorevole Beneventano ha considerato da un punto di vista d'insieme l'intero ordinamento della viabilità ordinaria, ed ha invocato una classifica diversa delle varie categorie di strade. Or sono vari anni un mio predecessore criticava l'assetto legislativo che l'Italia ha dato alla sua viabilità, copiando male, egli diceva, le leggi francesi. Io non concordo del tutto col suo giudizio; e debbo riconoscere che l'ordinamento delle vie rotabili non è stato poi contrario del tutto alle esigenze vere del paese, se in un numero relativo di anni si è riusciti a moltiplicare la rete delle strade nostre, così scarse al momento della unificazione nazionale. Moltissimo c'è ancora da fare, ma molto si è fatto, e lo riconoscono recenti pubblicazioni straniere.

Oggi però, in questo consento con l'on. Beneventano, nuovi bisogni si fanno avanti, e senza dubbio la legislazione stadale meriterebbe di essere riveduta nelle sue linee generali, anche per le classifiche.

Grave e faticoso compito! Studi non mancano: i più recenti furono fatti dalla Commissione nominata dall'on. Balenzano. Ed io, appena ne abbia agio, non avrò difficoltà a riprenderli, col criterio di procedervi cautamente e gradualmente, perchè ritengo che in materia

di lavori pubblici importa spesso il fare più che che il legiferare, e la tradizione dei principi legislativi posti dai nostri predecessori va svolta ma non spezzata. (*Bene*).

Quanto ai problemi della manutenzione stradale, che sono pur stati accennati, io consento nella grande importanza di meglio conservare il patrimonio stradale con tanti sacrifici costituito. Ho fatto al riguardo riprendere gli studi per le cilindature: e non ho obiezioni di massima da opporre al disegno di legge presentato d'iniziativa parlamentare all'altro ramo del Parlamento per affidare la manutenzione delle strade tutte alle provincie, che tendono sempre più a diventare un organo operoso in materia di lavori pubblici, mentre l'unificazione dei servizi di manutenzione bene organizzata potrebbe apportare risparmi e semplificazioni. Però anche qui la riforma deve essere ponderata e graduale, come tutto ciò che vuol farsi con vera efficacia.

L'on. Beneventano nella sua cura per le manutenzioni desidererebbe, se ho ben compreso, che dall'obbligo di manutenzione per gli enti che ne sono investiti derivasse perfino un vero diritto subbiiettivo agli interessati e, forse anco un gravame giurisdizionale, quando la manutenzione fosse trascurata. Gli insigni cultori di diritto, che onorano quest'Assemblea, mi insegnano le difficoltà che si possono opporre a siffatta costruzione teorica, non conforme alla giurisprudenza ed alla prassi. Ma, per mio conto, senza arrivare alla struttura giuridica che ho accennata, credo che qualcosa possa farsi nei regolamenti e più nella pratica amministrativa per garantire la buona manutenzione e dar modo agli enti interessati di far sentire le loro voci, espressioni immediate di interessi che non si possono obliterare.

L'onor. Beneventano ha con molto calore sostenuta la necessità di favorire la costruzione, da parte degli enti locali e dei privati, delle minori strade d'interesse locale. Dello stesso argomento hanno parlato, ma con diverse direttive, l'onorevole Cadolini, di cui ricordo pregevoli studi sull'argomento, tra cui un articolo sulla *Nuova Antologia*; e l'on. De Cesare, così valoroso e strenuo sostenitore dello sviluppo stradale in questo e nell'altro ramo del Parlamento. Ad essi si è poi associato l'on. Ulderico

Levi, che pure ha avuto occasione di trattare altra volta, con competenza, siffatti argomenti.

Con senso di patriottismo, l'on. Cadolini, che appartiene come me alle terre lombarde, ha messo in luce che le provincie meridionali sono molto lontano da quella dotazione di rotabili, che rappresenta il fabbisogno e la meta da raggiungere.

Anche il Governo si preoccupa vivamente di quanto gli onorevoli senatori desiderano ed intendono promuovere il completamento della rete di quelle minori strade ordinarie, che costituiscono i vasi capillari del sistema di circolazione di un paese. (*Bene!*).

Il Senato ben conosce quali furono le cause, essenzialmente finanziarie, che fecero sospendere per vari anni il programma delle costruzioni delle comunali obbligatorie e rallentare quello delle provinciali. Appena lo consentirono le migliorate condizioni dell'erario, non mancò lo Stato italiano di riprendere con vigore le costruzioni stradali. Sono stati qui ricordati, i provvedimenti legislativi del 1903 e del 1906 per le strade di accesso alle stazioni e per quelle di allacciamento dei comuni isolati, e così pure le leggi del 1904 e del 1906 a favore delle strade comunali di Basilicata e Calabria. Vi è stata cioè una ripresa nel senso di intensificare appunto il completamento delle migliori arterie della viabilità locale, ed io ho per mia parte contribuito ad ampliare ed assicurare l'applicazione di quelle leggi.

Così con la legge sulle ferrovie Calabro-lucane, si è tolto ogni limite di tempo per la sussidiabilità delle strade d'accesso per ogni regione d'Italia. La domanda pertanto rivoltami dall'on. Beneventano trova una anticipata risposta che non potrebbe essere più esplicita nell'articolo 17 della legge 21 luglio 1910.

Uno dei primi miei atti è stato poi l'approvazione del programma quadriennale di costruzione delle strade per i comuni isolati.

Vedono dunque gli onorevoli senatori che io sono nella direttiva delle loro idee, e, nel senso di tendenza legislativa e di avviamento graduale dell'azione pubblica, non avrei da oppormi in via di massima all'ordine del giorno Cadolini-De Cesare.

Già in altre occasioni ho affermato il principio che, dove non può assolutamente svolgersi l'iniziativa locale, può e deve intervenire

lo Stato, come avviene appunto per le strade di allacciamento, nonché per le strade di Basilicata e Calabria, e potrà avvenire in misura anche più vasta in consimili casi. (*Benissimo*).

Però è da esaminare se, atteso il sovraccarico di lavoro degli uffici, ed il costo spesso più elevato dei lavori fatti dallo Stato, non convenga spronare e stimolare più che si può i comuni a fare essi le loro strade, con sistemi di agevolazione e di premio.

Per quanto poi concerne le strade vicinali, dubito assai, come ha dubitato l'onor. Benvenuto, che l'interessamento doveroso dello Stato possa spingersi senz'altro sino alla costruzione diretta. È necessario infatti procedere in questa materia a gradi.

Si pensi che non è ancor avviata a compimento la rete delle rotabili di maggior importanza (mancano ancora migliaia di chilometri di provinciali e sono richiesti non pochi complementi di nazionali). Si pensi che soltanto ora cominciano a costruirsi, come dissi, le strade destinate a togliere dal loro isolamento tanti comuni oggi relegati dai traffici e dalla vita civile.

Con queste riserve io sarò ben lieto di far tutto ciò che sarà possibile allo stato attuale delle cose per lo sviluppo della minore viabilità.

Ricordo benissimo che l'onor. De Cesare, insieme con gli onorevoli Cappelli, Giusso e Chimirri si fece nel 1904 iniziatore di ricerche assai diligenti per promuovere un nuovo assetto legislativo delle vicinali.

Altri studi vennero in altre occasioni compiuti: dall'onor. Lacava, dalla Commissione nominata dall'onor. Balenzano, da un'altra Commissione nominata dall'onor. Tedesco. Anche attualmente, in seguito ad una proposta di legge dell'onor. Scorciarini Coppola, alcuni funzionari dei Ministeri competenti si stanno occupando della questione.

Materia dunque di studi ve n'è moltissima; ed occorre più che altro concludere e concretare. Non mi spaventano le difficoltà teoriche, inquanto che al concetto giuridico tradizionale che è ereditato dal diritto romano, e che si basa su una condizione di fatto, mal si attaglia il concetto che ora si sovrappone di una attività intesa alla creazione *ex novo* della strada stessa.

Io credo con l'onor. De Cesare che le costruzioni dottrinali debbano mutare e flettersi secondo le esigenze della vita. Ben più importanti sono le difficoltà pratiche per la scelta dell'Ente cui attribuire la gestione delle vie vicinali e per la forma concreta del funzionamento: ed anche qui posso convenire con l'onorevole De Cesare e con l'autorevolissima Società degli agricoltori italiani sull'insufficienza addimostrata dai consorzi, che sono pianta poco adatta al clima delle regioni meridionali, ove per ragioni storiche purtroppo non allignano queste forme spontanee di aggregazione economica. Ma ciò che mi preoccupa sono soprattutto le difficoltà d'ordine finanziario; e prima di concretare qualunque proposta occorre far i conti col Tesoro.

Mi scuserà quindi il Senato se, abituato a promettere solo quando so di poter mantenere, non mi impegno subito come sarebbe mio desiderio ed accetto l'ordine del giorno soltanto come semplice raccomandazione; ma di questo il Senato può esser certo: che cercherò di fare e porrò tutto il mio buon volere nel tradurre in atto le chiare indicazioni di questo alto Consiglio. (*Approvazioni*).

L'onor. De Cesare, il cui nome va scritto a titolo di onore fra quelli dei figli illustri delle Puglie che tanto fecero perchè lo Stato si assumesse la costruzione del grande acquedotto che disseterà le loro terre dilette, l'onor. De Cesare non poteva non interessarsi delle questioni che si riferiscono all'acquedotto pugliese.

Quando assunsi la direzione dei lavori pubblici, ne trovai un vero groviglio.

Di fronte ai ritardi ed alle inadempienze della Società, Consorzio e Ministero avevano fatto proteste ed intimazioni. Pendevano cause sollevate dalla Società contro lo Stato. Ed infine nel seno stesso del Consorzio erano sorte divergenze circa l'atteggiamento da seguire verso la Società. Una corrente d'opinione pubblica, molto diffusa nelle Puglie, chiedeva la risoluzione del contratto, ed affacciava persino l'idea della costruzione di Stato, mentre uomini eminenti (cito soltanto Girolamo Giusso) discutevano tale eventualità e sostenevano che dovesse agevolare l'operazione.

quella di assicurare nel termine strettamente necessario l'opera di rigenerazione così ardentemente reclamata dalle Puglie. (*Bene*).

E, poichè la base della questione era tecnica e consisteva nel sapere come andavano realmente i lavori, nominai una Commissione di tecnici valorosi ed indipendenti, la quale, constatando i ritardi del passato, riconobbe però che l'opera ingente poteva compiersi nel termine prefissato, purchè la Società proseguisse i lavori con sempre crescente intensità di sforzi.

Dopo che la relazione della Commissione mi è stata presentata, io personalmente attendo a promuovere una soddisfacente risoluzione della complessa questione.

Trattasi di argomento così delicato che, nell'interesse dell'Amministrazione, è indispensabile la maggiore riserva. Posso però assicurare il Senato che nulla è in ogni caso pregiudicato per la posizione giuridica dello Stato di fronte al concessionario, e che, nelle disamine e nelle trattative in corso, io mi ispirò ai seguenti concetti.

È, in primo luogo, necessario che la Società dia convenzionalmente *garanzie più forti di quelle previste nell'attuale contratto*, in modo che lo Stato abbia armi rapide e sicure per colpire ogni inadempienza.

In secondo luogo la Società deve *obbligarsi a quelle anticipazioni del termine di ultimazione delle opere*, che risultino tecnicamente ammissibili e che potranno dare alle Puglie, prima ancora delle due date del 1916 e del 1920 contemplate nel contratto vigente, l'acqua attesa con così viva impazienza; ed tutto ciò, ben inteso, senza compromettere la bontà delle opere, come mi ha raccomandato l'on. Cadolini.

In terzo luogo, come corrispettivo di questi nuovi obblighi da parte della Società, lo Stato potrà agevolare i pagamenti dei contribuenti, ma soltanto nel senso di raggrupparli in un numero di stanziamenti poco minore, *senza aumentare* della menoma somma il complesso degli stanziamenti ammessi dalla legge attuale.

Ecco le linee fondamentali cui ispirò la mia azione. Altro non posso per ora aggiungere; ed il riserbo in materia di contrattazioni in corso mi è consigliato dalla stessa austera prudenza di questo Consesso. Se riuscirò nei miei sforzi, sarò largamente compensato dalle espressioni così cortesi di fiducia che l'onor. De Ce-

sare ed i suoi correghionali mi hanno manifestato. (*Approvazioni*).

Veniamo ora, se il Senato me lo consente, a questioni che interessano un'altra nobile regione italiana.

Passano gli anni, passano i Ministeri; ma ad ogni esercizio si leva da quei banchi la parola convinta del senatore Parpaglia a sostenere con nobile tenacia i diritti della sua isola generosa.

L'onor. Parpaglia ha anche accennato incidentalmente alla questione generale dei residui per l'intero bilancio dei lavori pubblici. Or mi sia consentito approfittare dell'occasione per chiarire una volta ancora che l'accumularsi dei residui nel bilancio (e del resto già vanno smaltendosi come notò l'onor. Parpaglia) non significa già arresto d'attività per il Dicastero cui presiedo.

Basta pensare a quante dissi poco fa: che sono in corso appalti ossia impegni per oltre 450 milioni; cifra di fronte alla quale sta un centinaio di milioni di residuo. In realtà (se gli illustri clinici che sono in quest'Aula mi concedono l'immagine) i residui sono il sintomo di un disturbo di circolazione nel bilancio dei lavori pubblici; per alcuni titoli vi è pleora di stanziamenti, per molti di più vi è invece grande anemia. Ed il bilancio in generale è molto anemico.

Starei per dire che, salvo poche eccezioni, in tutte le altre parti del mio bilancio gli impegni non stanno certo al disotto degli stanziamenti; ed in due o tre sole i residui si ammucchiano ancora e l'attività costruttrice non tien dietro allo svolgersi degli stanziamenti. La Calabria e, alquanto meno, la Basilicata sono i punti del bilancio del mio Dicastero che hanno maggiore bisogno di una energia rinnovatrice, perchè si eseguiscano realmente i lavori, per cui i fondi vi sono.

La Sardegna fino a pochi anni fa si trovava nella stessa condizione; ma è fuor di dubbio che in questi ultimi anni si è avuto un sensibile miglioramento. Le varie leggi dal 1897 in poi non possono dirsi ineseuite. E l'onorevole Parpaglia, che è così diligente ricercatore di cifre e di stanziamenti, me ne consentirà una breve dimostrazione.

Dei fondi autorizzati con la legge del 1907 e con le successive del 1902, 1907 e 1909, i

quali in complesso ammontano a lire 35 milioni, sono stati sinora stanziati in bilancio più di lire 9 milioni e di queste sono già state pagate circa 7 milioni che rappresentano altrettanti lavori eseguiti. Le varie leggi quindi hanno già avuto attuazione per circa una quinta parte della somma autorizzata. È ben vero che restano ancora inerogati circa due milioni degli stanziamenti già fatti, ma questo residuo fondo è destinato a soddisfare gli altri impegni già assunti per i lavori in corso e quelli che prossimamente saranno assunti per i nuovi lavori che tra brevissimo tempo saranno appaltati ed iniziati. La cifra dei residui di due milioni deve quindi porsi a confronto dei tre milioni che rappresentano gli impegni assunti ed ancora da soddisfare, e del rilevante aumentare degli altri impegni da assumere per i lavori di prossimo inizio.

Tralasciando di enumerare i lavori già eseguiti o in via di compimento, tra cui sono da ricordare quelli dello stagno Corcò, della palude Tempio, della palude Scudo, delle paludi Salinedde, della valle di Santa Lucia, dello stagno di S. Lurì, del torrente Selargius, del rio di Sestu, del rio Fenugu, del Cixerri, del tronco inferiore del Flumini-Mannu, è da tener presente che attualmente sono in corso altri importanti lavori, tra cui sono notevoli quelli:

di bonifica dello stagno Sa Ussa (185,000 lire);

di sistemazione del Flumineddu e Rio Mannu di San Sperate (lire 1,200,000);

di bonifica dello stagno di Santa Giusta (lire 2,350,000).

Per la bonifica del Campidano, nel solo esercizio scorso si è speso lire 1,100,000.

Furono anche indette le aste per i lavori di Siniscola, del Coghinas e del Cedrino, ma riuscirono deserte. Si è però disposto l'aumento dei prezzi dei progetti e la divisione di questi lotti. Sono già pervenuti quattro primi lotti per Coghinas dell'ammontare complessivo di lire 400,000 e i lotti del Cedrino per circa un milione.

Per questi vari lotti, sui quali si è già avuto il parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici e del Consiglio di Stato sono in corso le pratiche preliminari per disporre le aste che avranno luogo prestissimo.

Quanto al grande corso d'acqua del Tirso, è stato compilato il progetto che ammonta a 5 milioni e su di esso si è avuto il parere favorevole del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Per poter disporre l'appalto è stato invitato l'ingegnere capo del Genio civile a presentare le sue proposte per dividere il progetto stesso in lotti onde iniziare subito anche questi lavori.

Nel tempo stesso altri progetti relativi a bonifiche e sistemazione di corsi d'acqua stanno compilando gli uffici del Genio civile di Sassari e di Cagliari, ed a questi progetti si darà esecuzione man mano che saranno presentati.

L'onor. Parpaglia ha parlato anche di alcuni porti. Per quello di Bosa è tuttora in corso di compilazione il progetto di massima delle opere autorizzate dalle leggi del 1889, del 1904 e del 1907, per un ammontare di lire 700 mila. L'ufficio del Genio civile ha recentemente assicurato che il detto progetto verrà presentato entro il più breve tempo possibile. Non fu iscritto alcuno stanziamento in bilancio per l'esercizio 1910-11, poichè, tenuto conto che era come lo è tuttora, da completare il progetto di massima, si prevede che non sarebbe stato possibile appaltare i lavori entro il 30 giugno 1911.

Per il porto di Golfo Aranci sono stati aggiudicati i lavori di prolungamento della banchina di attracco dei nuovi piroscafi dello Stato per l'ammontare di lire 80 mila. Si è anche sollecitato l'invio del contratto per autorizzare subito la consegna dei lavori.

È in corso di istruttoria il progetto di massima per il miglioramento dell'approdo di Golfo Aranci, progetto dell'ammontare di lire 260,000. L'articolo di bilancio di competenza relativo alle opere suddette è iscritto *per memoria*, in vista della disponibilità esistente sugli stanziamenti passati, di oltre lire 113,000.

Ho voluto dare queste notizie all'onorevole Parpaglia, per mostrare con quanta deferenza accolga le sue premure. Ho inteso così dimostrare che si è fatto già discretamente; *ma riconosco che bisogna fare di più.*

E mi riprometto in occasione dell'annunciata legge sul quadriennio, di proporre provvedimenti che consentano sia nella Calabria, e nella Basilicata, sia nella Sardegna un'azione più rapida e vigorosa, mercè anche op-

portuni tentativi di decentramento e di semplificazioni. (*Bene*).

Per la Sardegna, giacchè di essa più particolarmente mi ha intrattenuto l'onor. Parpaglia, ricordo che un mio predecessore aveva proposto l'istituzione di un ufficio speciale idraulico-forestale che avrebbe senza dubbio agevolato l'esecuzione delle opere. Ma l'ufficio non si potè costituire, perchè le due città capoluoghi di provincia se ne contesero la sede. Io intendo - e sarò aiutato da tutti i sardi volenterosi - riprendere l'idea di quell'ufficio speciale, magari con acconcie sezioni altrove distaccate; e richiamerò anche l'attenzione del collega Raineri sulla convenienza di estendere ed unificare i poteri della Commissione vigilatrice dell'eseguimento delle leggi speciali per l'isola, in modo che, con la partecipazione dei rappresentanti locali, unità di indirizzo sia impresso alle questioni agricole idrauliche, industriali che interessano la Sardegna.

Ringrazio l'onor. Parpaglia della fiducia che ha espresso in me, che ho cercato di dare qualche prova del mio affetto alla sua isola attuando dopo tanti anni di incertezze quella terza coppia di treni che era così insistentemente invocata; e predisponendo, appena giunsi al Ministero, un complesso programma di opere idrauliche, portuali e stradali da eseguirsi immediatamente per l'importo di più milioni. Tale programma si sta attuando; e sarà mia cura a suo tempo predisporre un secondo, in cui vedrò che trovino posto i lavori più particolarmente accennati ieri dall'onorevole Parpaglia.

Seguendo ora la traccia che mi viene segnata dai precedenti oratori, siamo consentito rispondere a quelli che si sono occupati di varii argomenti d'ordine ferroviario.

L'onor. Cerruti, ha sollevato nuovamente in questa sede la questione della costruzione di una linea interna da Genova a Spezia. È una questione che si agita ormai da più di 25 anni, da quando venne redatto un primo progetto di essa dal genovese ing. Navone. Conosco anch'io, onor. Cerruti, i precedenti tutti dell'argomento da lei trattato; e ricordo le proposte della dotta relazione Adamoli che insieme al raddoppio della litoranea riteneva opportuno provvedere ad una linea sussidiaria interna, con carattere di ferrovia di interesse locale. Ricordo

gli impegni presi dal Governo nel febbraio 1907 per gli studi della linea interna, ma ricordo anche che, eseguiti gli studi di massima, il mio predecessore onor. Bertolini dichiarò che mentre importava subito raddoppiare il binario sulla linea attuale non si poteva comprendere la linea sussidiaria di interesse locale fra quelle contemplate nel disegno che divenne poi legge 12 luglio 1908.

Come esecuzione di Stato, la questione venne quindi rimandata; e ben comprende il Senato che molte considerazioni debbono essere ponderate prima di assumere un nuovo programma di costruzioni dirette che non potrebbero limitarsi alla sola Spezia-Genova.

Quanto alle iniziative dell'industria privata, io che ho potuto proprio in questi giorni superare le difficoltà per la concessione, ormai avvenuta, delle Calabro-lucane, e che presenterò tra pochissimo un disegno di legge per aumentare la sovvenzione chilometrica a quelle ferrovie che non possono costruirsi con il sussidio attuale, non ho certo da opporre pregiudiziali quando si addimostri la concreta possibilità e la convenienza di concedere alla privata industria anche la linea interna Spezia-Genova.

Nel giugno 1905 venne presentata una domanda di concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a doppio binario che partendo da Genova andava a S. Stefano Magra-Stazione della linea Parma-Spezia con tronchi di allacciamento a Chiavari, Levante e Spezia. La domanda non potè prendersi in considerazione perchè non corredata dai prescritti documenti.

Lo scorso mese di dicembre i signori ingegneri Bruno e Castiglioni hanno presentata un'istanza allo scopo di ottenere la concessione, della sola costruzione, di una linea interna Sestri Levante-Spezia in base ad un progetto di larga massima. La linea verrebbe costruita a doppio binario ed esercitata a trazione elettrica. La sua lunghezza sarebbe di km. 49.900 di cui 28.797 in galleria. Il costo di costruzione sarebbe di lire 124,000,000 cioè di lire 2,480,000 a chilometro.

Trattasi ora di un esame preliminare che farò compiere con ogni cura, e lo farò compiere pel progetto del 1905, se sarà ripresentata coi debiti documenti. Ma ogni giudizio

sarebbe prematuro, e può solo assicurarsi il maggior interessamento del Governo alla questione di cui è valido patrocinatore il Comitato presieduto dall'onor. Cerruti.

Quanto allo studio del progetto definitivo da parte dello Stato, non so se sia possibile ordinarlo senza pregiudicare lo svolgersi delle iniziative private. In qualunque ipotesi, occorre nuovo stanziamento apposito, giacchè in forza della legge 12 luglio 1908 venne istituito apposito capitolo per gli studi di linee nuove affine di completare la rete del Regno.

Passando ora alle linee del Veneto, di cui hanno parlato gli onorevoli di Brazzà, Colleoni e Foratti, il collega della guerra ed io ce ne occupiamo, d'intesa con gli altri ministri, e confidiamo che sarà ben presto presa la decisione pel tracciato della Ostiglia-Treviso. Per tale linea vi sono vive competizioni di regioni locali, e, soprattutto debbono valutarsi considerazioni così gravi di ordine più delicato, che una discussione minuta potrebbe non convenire; mi limito pertanto ad assicurare che per mio lato solleciterò la decisione, prontissimo a deferire per essa alla competenza del ministro della guerra.

Un'altra ferrovia utile nel rispetto strategico è quella pedemontana, ed anche di essa il Governo si occupa. A mostrare la mia buona volontà, io ho di recente dichiarato a chi si interessava della cosa che, se il consorzio dei comuni avesse intrapreso direttamente lo studio di un progetto a scartamento normale per la ferrovia pedemontana, il Governo l'avrebbe a suo tempo esaminato con ogni deferenza, salva beninteso e riservata ogni deliberazione sulle modalità di esecuzione. Ma sarebbe una spinta efficace verso quella meta, che giustamente vogliono raggiungere le alacri popolazioni più vicine al nostro confine.

E poichè siamo nel Veneto dirò all'onorevole Lucchini, il quale mi chiede a che punto siano i lavori per la nuova stazione centrale di Verona, che mi sta a cuore la piena attuazione del programma stabilito per la stazione stessa.

L'onor. Lucchini, col quale ricordo aver collaborato quando diede un vigoroso impulso alla esecuzione delle ferrovie complementari, sa che i ritardi sono dipesi in buona parte dalla necessità di accordi con gli enti locali per la

soppressione dei passaggi a livello e per il coordinamento alla utilizzazione della piazza d'armi.

La Direzione generale ha intanto provveduto a deviare provvisoriamente le linee facenti capo a Portanuova, ad eseguire le espropriazioni, e ad iniziare la costruzione del sottovia obliquo a cinque luci.

Ma la convenzione con gli enti interessati, per quanto concordata nel 1910 nelle sue linee generali, non è stata ancora stipulata, e, finchè ciò non avvenga, la Direzione generale non potrà dar corso ai progetti e provvedere ai lavori. Nel frattempo si stanno allestendo i progetti esecutivi.

Veda l'onor. Lucchini di sollecitare le Amministrazioni locali, come io solleciterò la Direzione generale, affinchè si provveda senza ritardo all'assetto definitivo di quel grande scalo ferroviario che è Verona.

Sempre all'alta Italia si riferisce la raccomandazione dell'onor. Levi per la Parma-Brescia. Su tale linea il servizio è stato sensibilmente migliorato: sotto le Società private si avevano tre sole coppie di treni sull'intero percorso; ed ora se ne hanno quattro, più un'altra coppia giornaliera ed una trisettimanale su percorsi parziali. Dei treni attuali sei sono accelerati, mentre prima ve ne erano solo tre.

Mi sono state fatte presenti difficoltà per un ulteriore miglioramento di comunicazioni sulla Parma-Brescia; perchè la trasformazione di alcuni treni in diretti solleverebbe certo reclami per la soppressione di fermate intermedie; non sarebbe poi facile combinare con altri treni le coincidenze. In ogni modo, esaminerò la raccomandazione dell'onor. Levi con ogni deferenza possibile.

Proseguendo nella rapida scorsa degli interessi ferroviari della varie regioni, giusta le domande degli onorevoli senatori, e venendo alla media Italia, si leva con autorità grande la voce dell'onor. Finali che chiede notizie della Sant'Arcangelo-Urbino.

L'illustre uomo, che fu ministro dei lavori pubblici, ricorda di aver disposto, 21 anni or sono, i primi appalti della Fabriano-Urbino. A che punto stanno ora le cose sul suo prolungamento, e cioè sulla Urbino-Sant'Arcangelo?

Dei due tronchi, in cui si divide questa linea lunga 62 chilometri è in corso di avanzata

compilazione il progetto esecutivo del tratto dall'origine del primo tronco al chilometro 9 e quanto prima sarà presentato per esame ed approvazione.

Il tratto dal chilometro 9 a Pietra Acuta, diviso in tre lotti, trovasi in corso di costruzione, mentre pel rimanente tratto da Pietracuta a San Leo è prossima la presentazione del relativo progetto definitivo.

Dal successivo tronco S. Leo-Urbino, è in corso di studio il progetto di esecuzione.

Mi dolgo anch'io con l'onor. Finali che all'inizio dei lavori sulla intera linea non siasi potuto finora provvedere, ma al riguardo mi è stato osservato che, sebbene si avessero dei progetti di massima già studiati, la Direzione generale delle ferrovie dello Stato ravvisò necessario di procedere a nuovi studi, allo scopo di concretare i progetti stessi e di mettere la linea in condizioni di meglio rispondere alle finalità a cui deve servire.

Ormai lo stato dei progetti stessi e la già avanzata costruzione di un tratto danno affidamento che si potrà riguadagnare in parte il tempo perduto, iniziando i lavori sull'intera linea, non appena i progetti siano approvati, per svilupparli con quella alacrità che dia garanzia del loro compimento nel termine più breve possibile. (*Benissimo*).

Venendo ora alla ferrovia Roma-Anzio-Nettuno, che congiunge la capitale con spiagge ridenti e degne di ogni fortuna, io credo che la questione di cui si è occupato l'on. Astengo si divida in due punti: miglioramenti immediati e miglioramenti, diremo così, d'ordine definitivo.

Per i primi, si tratta di vedere quali prescrizioni a termine di norme regolamentari e convenzionali, possano farsi alla Società esercente. I desiderii di cui l'onor. Astengo ed anche l'onorevole Colonna si sono con me fatti interpreti autorevoli si riferiscono soprattutto alla pulizia delle vetture ed all'acceleramento di alcune corse. Sono argomenti, in ispecie quest'ultimo, già altra volta esaminati, e gli uffici tecnici da me dipendenti hanno fatto presenti le difficoltà che nascono dalla stessa struttura della linea. Ma io son pronto ad intervenire direttamente, e sarò lieto, appena ci sarà possibile, di promuovere una riunione con gli onorevoli Astengo e Colonna e con gli altri rap-

presentanti delle popolazioni interessate; ed insieme con i funzionari competenti, e, se occorre, con gli stessi delegati della Società. Io ho per esperienza provato che, meglio delle corrispondenze che rendono alle volte pesante e lenta la pubblica amministrazione, riescano queste intese orali, col contraddittorio, per così dire, dei vari interessati. E riusciremo anche questa volta, lo spero, a qualche buon risultato.

Quanto ai miglioramenti d'ordine più ampio, l'onor. Astengo sa che furono presentate due domande: una della Società esercente per rettifiche di tracciato e per elettrificazione della linea; l'altra per una Società da costituirsi, prevede una direttissima Roma-Anzio di costruzione affatto nuova. È inutile ch'io ricordi i voti del Consiglio superiore dei lavori pubblici, e le vicende delle istruttorie condotte a termine di legge. Aggiungerò che, in seguito alle premure rivoltemi da onorevoli membri dei due rami del Parlamento, disposi anche che fosse condotto uno studio preliminare del riscatto della attuale linea, affine di aver presenti gli elementi tutti di giudizio per la risoluzione ch'è ho detto definitiva. Nonostante che gli uffici competenti del Ministero sieno sovraccarichi di lavoro, hanno compiuto una prima ricerca, che va ancora controllata ed integrata. Ed io non mancherò di far esaurire ogni studio, beninteso senza assumere impegno fin da ora in qualsiasi senso.

Intanto ciò che importa è che si migliori subito qualcosa. Nel frattempo penseremo allo assetto definitivo dell'importante comunicazione. (*Benissimo*).

Se infine scendiamo all'estremo lembo d'Italia, troviamo l'onor. Fili-Astolfone, che si è lamentato dei ritardi che si verificano nella costruzione delle secondarie sicule. Rinnovandogli qui le assicurazioni che gli ho privatamente date pel tronco Naro-Canicatti, che sarà aperto all'esercizio il 28 del corrente mese, debbò anch'io riconoscere che le promesse della legge non furono mantenute. Già quando la legge fu presentata nel 1905, il Governo aveva proposto un termine di due anni maggiore di quello che venne poi dal Parlamento stabilito.

Io ritengo che, quando è lo Stato che costruisce direttamente, difficilmente si possono evitare ritardi, ed è anche per questo concetto che, per le Calabro-lucane, che formano una

rete di 1200 chilometri, ho fatto ricorso alla concessione all'industria privata.

Per le secondarie sicule, che trovansi in corso d'avanzata costruzione, io posso soltanto assicurare che ho dato e darò disposizioni perchè vengano ultimate il più presto possibile, riguadagnando fin che si può il tempo perduto.

Lo stato attuale delle cose è il seguente: Oltre al tronco Naro-Canicatti, di cui ho già detto, sono aperti all'esercizio dallo scorso giugno i tronchi Castelvetro-Partanna e Castelvetro-Selinunte. È poi molto prossimo alla ultimazione, essendo assai avanzati i lavori di armamento, il tronco Porto Empedocle-Siciliana; il cui compimento ha subito grave ritardo per le enormi difficoltà che si son dovute superare per avere la libera disponibilità dei terreni da occuparsi in vicinanza di Porto Empedocle e che erano causate dalla ristrettezza della zona, tutta occupata da depositi di zolfo, su cui unicamente può trovar posto la ferrovia, tra l'abitato ed il mare.

È altresì prossima all'ultimazione la costruzione degli altri tre tronchi Lercara-Scalo-Lercara città, Naro-Camastra ed Assoro-Valguarnera; e si trovano in corso di costruzione i dieci tronchi seguenti:

Selinunte-Porto Palo; Porto Palo-Menfi; Menfi-Capo San Marco; Capo San Marco-Sciacca; Lercara città-bivio Filaga; Bivio Sciacca-Ribera; Ribera-Bivio Greci; Cianciana-Bivio Greci; Torre di Gaffe-Licata e Valguarnera-Grotta-calda.

Sono poi appaltati i tronchi Partanna-Santa Ninfa e Cattolica-Montallegro ed il primo lotto del tronco Sciacca-Bivio-Sciacca.

Inoltre, sono stati indetti pel 22 corrente gli appalti dei tronchi Camastra-Palma; Palma-Torre di Gaffe ed Alessandria-Cianciana, e parimenti s'indirà tra breve l'appalto de tronchi Bivona-Alessandria e Bivio Filaga-Palazzo Adriano.

I progetti di esecuzione dei rimanenti tronchi della rete sono in parte in corso di approvazione, in parte ultimati, come quelli di Favara-Bivio-Maronia e Girgenti-Favara, i quali verranno fra qualche giorno presentati alla mia approvazione, ed in parte si trovano in corso di studio avanzato; e ben pochi restano ancora da iniziarsi.

Insomma, tutto lascia a sperare che, malgrado le difficoltà che ancora restano per gli spostamenti richiesti dai comuni, per le espropriazioni, per le diserzioni degli appalti, per le vicende telluriche ed epidemiche degli ultimi anni, le ferrovie tutte della Sicilia potranno fra tre o quattro anni essere aperte all'esercizio.

L'onor. Tamassia ha sollevata una questione veramente pietosa, che lo ha acceso giustamente di nobile sdegno.

Realmente l'Amministrazione ferroviaria si trovava finora costretta ad usare per il trasporto dei feretri i carri merci ordinari in causa dell'insufficienza del materiale rotabile onde essa dispone in confronto ai sempre crescenti bisogni del traffico.

A togliere però lo sconcio che carri destinati a trasporti ordinari vengano usati per salme lagrimate, ho disposto che d'ora innanzi vengano aumentati gradualmente fino alla misura corrispondente al bisogno quei carri che pur oggi sono specializzati per il mesto trasporto, con la cassa verniciata dello stesso colore delle vetture da viaggiatori e senza le indicazioni consuete sulle varie categorie di carri merci.

Oltre ai carri specializzati per i feretri, l'Amministrazione possiede due carrozze salone adibite esclusivamente al trasporto dei feretri ed opportunamente addobbati. Attualmente sono in corso pratiche per trasformare in saloni uguali qualche vettura atta a viaggiare coi treni più celeri, in modo da aumentare anche il numero di queste carrozze salone, e rendere possibile il servizio con esse anche nei treni direttissimi e diretti più rapidi.

Si provvederà, insomma, a quanto l'onorevole Tamassia invoca, conforme a sensi di decoro e di pietà civile. (*Approvazioni*).

L'onor. Cavasola ha qui sollevata una questione importantissima. È noto come le tranvie extraurbane siano state l'ultima forma di trasporto a trazione meccanica, per le quali sia penetrato nelle leggi nostre il principio della sussidiabilità da parte dello Stato. Difatti non le sole ferrovie, dal 1865 in poi, ma anche i servizi pubblici d'automobili, in base ad una legge del 1904, potevano essere sussidiati dall'Amministrazione statale. Non si spiegava la lacuna concernente le tranvie, ed acconciamente pel solo Mezzogiorno con la legge del 1906 e

poi per l'Italia tutta con la legge del 1907 la sussidiabilità fu ammessa, distinguendo le linee extraurbane da quelle urbane.

E, per vero, dire tra le une e le altre si vanno delineando caratteri differenziali assai notevoli; e le extraurbane possono dirsi veramente un anello intermedio fra i trams urbani e le ferrovie, con le quali sotto vari aspetti debbono avere norme comuni.

L'esempio non solo dell'estero (ove quelle che sono per noi tranvie extraurbane vengono considerate spesso come vere ferrovie vicinali o di interesse locale), ma di linee importanti dell'alta Italia dimostra quali funzioni può esercitare per l'economia di un paese una buona tranvia che eseguisca il trasporto delle merci, raccordandosi alla rete ferrata. Avviene talvolta che elementi locali chiedano una ferrovia più che altro per vanità di campanile; mentre basterebbe la linea tranviaria, con notevole risparmio per l'erario e con vantaggio di scioltezza e di semplicità per le stesse popolazioni. Io sono, quindi, con l'onor. Cavasola, fautore convinto dello sviluppo delle tranvie extraurbane, che permettono anche di utilizzare il patrimonio stradale con tanti sforzi costituito nel nostro paese.

Le risultanze delle leggi odierne che ammettono la sussidiabilità non sono ancora così promettenti come sarebbe stato mio e suo desiderio. Sono state infatti concesse cinque tranvie sovvenzionate per una complessiva lunghezza di chilometri 145, mentre è prossima la stipulazione della convenzione di concessione per altre otto lunghe complessivamente chilometri 144, ed è in corso l'istruttoria per cinque, della lunghezza totale di chilometri 95. Bisogna tener conto delle difficoltà iniziali di sviluppo, superate le quali, può confidarsi che anche per le tranvie avverrà ciò che avvenne per gli automobili. Dopo qualche anno di incertezze, le domande aumentarono in una misura impressionante, e continuano ancora ad aumentare; così che oggi abbiamo 6147 chilometri di linee automobilistiche pubbliche; ciò che non ha riscontro in altri paesi!

Per le tranvie extraurbane, quattro soltanto delle domande in corso di concessione concernono il Mezzogiorno e le isole.

Tra le cause che ritardano la benefica costruzione delle tranvie nel Mezzogiorno, più

che la mancanza di capitali e di Società italiane ed estere, pronte ad intervenire nelle intraprese di tal genere, è da ascrivere la scarsità delle iniziative locali che promuovano e studino e chieggano determinate linee.

L'idea di costituire un organismo, semistatale analogo a quello che vi è in Belgio per le tranvie e ferrovie di interesse locale, fu affacciata altra volta in Italia, ed io ricordo al riguardo alcune pubblicazioni dell'on. Maggiorino Ferraris. Furono però contrapposte difficoltà inerenti non solo alla differente costituzione finanziaria ed economica dei due paesi, ma anche al fatto che l'Istituto interverrebbe ora, quando l'iniziativa privata si è già assicurata molte linee che sono presumibilmente le più redditizie. Comunque, io volentieri esaminerò la questione specialmente sotto la luce in cui viene prospettata dall'on. Cavasola.

È mio fermo concetto che, non meno della rete ferroviaria esercitata dallo Stato, bisogna curare l'insieme delle minori comunicazioni di trasporto a trazione meccanica, concesse all'industria privata (ferrovie, tranvie, automobili in servizio pubblico, navigazione lacuale e fluviale); le quali vengono costituendo fra loro sempre più, con le differenze necessarie tra forma e forma, un sistema organico, disciplinato in un testo unico di legge che è stata mia fortuna aver potuto sottoporre alla firma dell'augusto Sovrano (*Benissimo*).

Ho risposto così a tutti gli onorevoli senatori, tranne a due che mi hanno parlato di questioni concernenti i paesi del terremoto.

L'illustre senatore Blaserna, che ha, con amore pari alla sua altezza scientifica, presieduto i lavori della Commissione sismologica, mi raccomanda la costruzione dell'osservatorio geodinamico di Messina. Tale Istituto è compreso fra quelli che a termine dell'art. 51 della legge 13 luglio 1910, verranno ricostituiti a cura e spesa dello Stato. Ed io assicuro che tale impegno sarà mantenuto e che si porrà mano, appena si potrà, ai lavori; avvertendo che un primo fondo è già concesso dalla detta legge per la ricostituzione dei pubblici edifici; e per gli altri fondi occorrenti il Governo anticiperà nell'obbligo assunto di presentare le proposte al Parlamento.

L'onor. Lamberti mi chiede che cosa si farà pel piano regolatore di Sant'Eufemia. Io lo as-

sicuro che in base alle prescrizioni appunto della Commissione presieduta dal senatore Blaserna e date le disposizioni di legge che regolano questo punto, il piano regolatore di S. Eufemia, già studiato e già approvato, verrà eseguito. Io mi occuperò anche di questa materia con quel doveroso amore, che porto al risorgimento di tutti i luoghi colpiti dal terremoto.

Tanto l'onor. Blaserna, quanto l'onor. Lamberti hanno raccomandato che si eserciti la maggior vigilanza sui sistemi che si seguono dai privati nelle ricostruzioni; ed hanno al riguardo fatto osservazioni importanti. Non mancherò di tenerne il massimo conto, e cercherò, nei limiti del possibile, di provvedere ai bisogni della vigilanza con sufficiente personale.

In una rapida visita che ho testè fatta a Reggio ed a Messina, ho preso diretta conoscenza dei bisogni tuttora gravissimi che angustiano quelle infelici popolazioni, ma ho anche constatato lo sforzo compiuto dall'Italia per soccorrere e ristabilire la vita economica e sociale nelle terre desolate dalla sventura.

In base alla legge del gennaio 1909, sono stati spesi pressochè 150 milioni, e tal cifra si estenderà a mezzo miliardo in base alla legge del luglio 1910. Ma senza rimpianto l'Italia ha assunto così gravi sacrifici, che del resto non hanno toccato la solidità del suo bilancio. Questo è necessario: che i fondi promessi siano spesi bene; che al regno del provvisorio succeda senza indugio alcuno quello definitivo, e che, oltre a costruire le case materiali, si possa ricostituire l'ideale convivenza civile, la organizzazione e la disciplina di una società infranta. (*Benissimo*).

Una Commissione presieduta dal sen. Quarta, che è decoro di questa Assemblea, sta studiando norme per l'attuazione completa della legge più recente. Io sto trattando per gli appalti degli sgombri, ho affidato lo studio degli edifici pubblici anche ad ingegneri privati; e d'accordo col collega Tedesco (mi compiaccio poterne dare notizia per primo al Senato) sono deciso a troncane ogni indugio ed a dar subito vita ad un ente, che costruisca case economiche e renda possibile la sostituzione graduale delle baracche. (*Bene*).

Del programma concreto pel risorgimento definitivo dei paesi colpiti dal terremoto renderò conto al Senato, quando tra breve gli

presenterò un nuovo disegno di legge conforme agli impegni già presi. Mi premeva intanto, prendendo occasione dalle parole del senatore Blaserna e del senatore Lamberti, assicurare che questo grande problema, *che è problema di solidarietà nazionale*, non è secondo a nessun altro nel pensiero e nel cuore del ministro dei lavori pubblici (*Approvazioni*).

Le feste cinquantenarie della libertà d'Italia, che il paese si appresta a celebrare, pochi spettacoli più confortanti potranno offrire di quello di una grande nazione, come la nostra, che, rimarginando le ferite recate dal fato implacabile, ridona la vita alle città ed ai villaggi distrutti.

Con tale auspicio mi è caro, onorevoli senatori, finire le mie parole, non senza ringraziarvi nuovamente della benevolenza che mi avete addimosttrato e che mi sarà di sprone nel dar impulso alle opere pubbliche, che sono fonte cospicua della ricchezza nazionale (*Vivissime approvazioni. Applausi prolungati. — Molti senatori si recano al banco dei ministri a congratularsi con l'oratore*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Giovanni Mariotti, relatore.

MARIOTTI GIOVANNI, *relatore*. Nella discussione di un bilancio o di qualunque altra legge per lavori pubblici, in generale la parte del relatore si riduce a ben piccola cosa. Infatti, quasi tutti gli oratori che chieggono di parlare in siffatto argomento, desiderano qualche grosso lavoro di più, domandano qualche nuovo e largo stanziamento a favore di questa o di quella categoria di opere, di questa o di quella regione o provincia; e il povero relatore, che non può dar danari, anzi, dirò di più, non può nemmeno dare, come possono dare i ministri, qualche bella promessa, si trova il più delle volte, ridotto a questo soltanto: a far eco a tutti gli oratori che hanno parlato prima di lui, ed a chiedere, esso pure, ciò che gli altri già hanno chiesto, riunendo quasi, e coordinando in una sola e grande raccomandazione complessiva le domande, tutte indubbiamente, e nobili, e giuste, e opportune, espresse partitamente dai singoli colleghi; domande ispirate sempre ad alti ideali di interesse generale della nazione, giacchè in quest'Aula serena del Senato, è naturale e costante freno ad ogni eccesso nel chiedere, la tradizionale astensione

da ogni proposta che possa avere apparenza di difesa di un interesse locale, per quanto legittimo e vivamente sentito.

Oggi, poi, la parte mia in questa discussione riesce ancora più modesta e facile, dacchè l'illustre ministro dei lavori pubblici ha parlato prima di me, e molte cose ha già dette egregiamente ed esaurientemente, prevenendo i desideri del relatore e della Commissione di finanze; alla quale non rimane, ormai, che associarsi a coloro che hanno chiesto opere nuove, e plaudire, insieme, all'onor. ministro che già ha promesso di accogliere, per la massima parte, i giusti desideri esposti da tanti, e tanto autorevoli senatori.

Ad ogni modo, sopra ognuna delle questioni che si sono discusse qui, dirò brevemente l'opinione della Commissione di finanze, procurando di rispondere, il meglio che potrò, alle osservazioni dei singoli oratori, e cercando di attenermi all'ordine delle materie che furono man mano discusse.

E, prima di tutto, mi rallegro che oggi il Senato abbia, con grande affetto, discussa, a fondo, sapientemente, la questione delle povere cenerentole del bilancio dei lavori pubblici: le strade comunali e le strade vicinali. In generale nelle Assemblee politiche ed amministrative, si discute volentieri di ferrovie, di tranvie, di palazzi monumentali, di grandi opere idrauliche, di porti, di fari, di acquedotti; ma di quelle piccole e povere strade comunali nessuno se ne occupa.

Qui invece l'onor. Cadolini prima, poi l'onorevole De Cesare e infine l'onor. Beneventano, hanno trattato a fondo la grave questione.

La Commissione di finanze non divide in tutto le loro idee. A noi, infatti, duole che tutti i tre dotti oratori in questo convenissero: che - visto come i comuni facciano poco, e molto lentamente - le strade comunali le debba, invece, fare lo Stato. A dire il vero noi crediamo che lo Stato debba aiutare largamente - più ancora di quanto abbia fatto fin qui - la costruzione delle strade comunali; non crediamo che le debba costruire esso direttamente. Ai comuni abbiamo tolte le scuole, tolti i servizi sanitari più importanti, tolta, pure, gran parte delle altre loro antiche funzioni; se adesso togliamo loro anche le strade, vi pregherei di voler fare un breve passo di più: di soppri-

mere, cioè, i comuni; perchè questa sarebbe forse ormai, se non la soluzione migliore, almeno la più logica, dato l'indirizzo preso. (*Siride*).

Le leggi che si sono fatte dal 1878 ad oggi, hanno dato larghi aiuti ai comuni perchè costruissero le strade: ma la legge del 1878, che ho sentito ricordare, or con lode, or con biasimo, prima dall'onor. Cadolini e poi dagli altri oratori, aveva un grande difetto: obbligava i comuni a fare certe strade che essi non volevano, e trascurava, invece, altre strade, che essi avrebbero costruite volentieri; e quando l'onor. Saracco nel 1894, propose la soppressione della legge, addusse un argomento che parve ottimo a tutti. Egli disse: — sentite, noi dobbiamo spendere danari dello Stato per obbligare i comuni a fare delle strade. I comuni, invece di esserci grati, si lamentano perchè lo Stato non lascia loro la libertà che dovrebbero avere. Risparmiamo i danari, contentiamo i comuni e sopprimiamo la legge.

Realmente la legge non fu soppressa; fu solo sospesa fino a nuovi provvedimenti legislativi. Ma si tardò fino al 1903 a dare i nuovi provvedimenti. Allora si concedettero ai comuni, per completare le strade rimaste incompiute e per costruire strade di accesso alle stazioni ferroviarie ed ai porti, nuovi più larghi aiuti: non più un quarto della spesa, come prescriveva la legge del 1878, ma si diede dallo Stato la metà della somma occorrente e si obbligarono le provincie ad aggiungere del loro un quarto, lasciando un solo quarto a carico dei comuni; poi, a poco a poco, si tolse il quarto dei comuni, per la Basilicata con la legge del 1904, per la Calabria con la legge del 1906 e per la Sardegna con la legge del 1907. Il Governo diede tre quarti; un quarto fu addossato alle provincie.

Con altra legge, estesa a tutte le provincie del Regno (quella del 15 luglio 1906) si provvide alle strade comunali occorrenti per allacciare alla esistente rete stradale i comuni isolati. Lo Stato prese per sé i quattro sesti della spesa, addossò un sesto alla provincia e lasciò l'altro sesto ai comuni; e si fece anche autorizzare ad assumere esso stesso la costruzione di quelle nuove strade: e l'errore è qui.

L'ultima legge, quella del 2 gennaio 1910, ha adottato provvedimenti ottimi, intesi, ap-

punto, a rimediare a quel grave errore. Con essa lo Stato ha detto: se i comuni credono di anticipare la costruzione delle strade, senza attendere che venga il loro lontano turno, noi pagheremo i progetti, pagheremo anche una indennità per le spese di sorveglianza dei lavori, e soprattutto faremo dare dalla Cassa depositi e prestiti un mutuo di favore, di cui pagheremo l'ammortamento ed anche la metà dell'interesse.

Purtroppo questi saggi provvedimenti finora - forse perchè sono in vigore da poco tempo - non han giovato molto, e ben pochi comuni si sono accinti a costruire le proprie strade. Se occorre, si dia qualche altro aiuto ai comuni o alle provincie; ma si procuri che sia il comune stesso, o almeno la provincia, che costruisca subito queste nuove strade, che lo Stato, per necessità, costruirebbe molto lentamente.

La strada costruita dagli enti locali costerà la metà di quello che costa allo Stato. Nei lavori di essa si impiegheranno le popolazioni del luogo; nella compilazione dei progetti e nella sorveglianza si impiegheranno elementi locali; mentre se le fa lo Stato, le appalterà ad una impresa di altri luoghi e vedremo, così, intiere squadre di operai emigrare da un paese all'altro per andare a costruire strade, per le quali non hanno alcun interesse, mentre queste dovrebbero essere di preferenza costruite dalle stesse popolazioni che se ne debbono servire.

Io, ad ogni modo, a nome della Commissione di finanze, raccomando che nella legge promessa or ora per il quadriennio, si vegga di dare a queste povere strade comunali il più largo aiuto possibile; e si vegga, insieme, di aiutare e spingere i comuni, e - ove essi non possano - le provincie, ad accingersi direttamente a questa grande opera di redenzione di poveri paesi, ancora segregati dal consorzio civile, per l'assoluta mancanza di ogni strada rotabile, e persino, in alcune regioni sfortunatissime, di qualunque strada mulattiera.

Quando sento in quest'Aula, ed anche nell'altro ramo del Parlamento, raccomandare vivamente di concedere larghi aiuti ai comuni e alle provincie per spingerli a compiere opere di pubblica utilità, io mi domando sempre: ma perchè invece di togliere dal bilancio dello Stato queste somme e darle ai comuni e alle provincie quasi come regali, per non dire, ad-

dirittura, come elemosine, perchè non si pensa una buona volta a lasciare a questi comuni, a queste provincie, quei redditi che sono loro, che hanno natura di redditi comunali e provinciali e che, invece, lo Stato incamera e ritiene come cosa propria?

Ecco la grande questione; più che venir qui a chiedere di continuo che lo Stato si assuma queste o quelle spese di carattere provinciale o comunale; sarebbe molto meglio chiedere che lo Stato lasci ai comuni e alle provincie ciò che è loro. Su questo punto, pur rimanendo d'accordo con gli altri oratori che hanno parlato fin qui nel senso di promuovere per quanto possibile la costruzione delle strade, io ed i miei colleghi della Commissione di finanze, discordiamo profondamente. Non sulla necessità di dare questi aiuti è il nostro dissenso; è sul modo di darli.

Io, nel porto di Napoli, e in quelle di Messina, ho visto molte volte salire sui bastimenti che salpano per l'America, grosse carovane di poveri emigranti; gioventù bella e forte, ma malinconica e piena di sconforto e di amarezza perchè non poteva rimanere nei paesi nati, ove non aveva di che vivere. Ed intanto in quei paesi sventurati, per lavorare alla costruzione delle strade ordinarie, delle ferrovie, delle opere idrauliche, vengono da altre regioni numerose schiere di operai, che pure avrebbero altre cose, e migliori, a fare nei paesi loro. L'esodo di tanti abili e volenterosi lavoratori italiani mostra che vi è qualche cosa di grave, di anormale in queste popolazioni meridionali, che pur sono così ammirabili per tanti pregi di laboriosità e di sobrietà; mostra che vi è la necessità di aiutarle, avvezzandole al lavoro sul luogo che le vide nascere. Non vi sarebbe ragione di andare in America o in Africa, quando, sullo stesso loro territorio, quei valenti operai, guidati dalle loro Amministrazioni comunali, potessero fare i lavori di cui quelle provincie hanno tanto bisogno. Sarà cosa difficile ad ottenere, ma pure, con un po' di buona volontà, ci si deve a poco a poco riuscire; perchè quei paesi, che furono un giorno ricchissimi, che hanno accolte e nutrite le più grandi scuole dell'antichità; quei paesi, dove sono sorte ed hanno dominato per molti secoli città potentissime, come Metaponto, Siri, Eraclea, Sibari, Crotone, Locri, Etea, Pesto e

cento altre, sono ora invece paesi quasi deserti, abbandonati; e, per l'onore d'Italia, non possono, non debbono rimanere così. Noi dobbiamo trovare il modo, con le opere di risanamento, con le strade e con tanti altri lavori che si potrebbero e si dovrebbero affidare, per l'esecuzione, agli Enti locali, dobbiamo trovare il modo di tenere quelle popolazioni miti e forti nelle loro case e di non lasciarle andare in America o in Africa, elemento di ricchezza e di potenza per altre nazioni.

È una questione gravissima, che forse sposta tutta la discussione che abbiamo fatto fino ad ora, e che merita un largo studio dal Governo e dal Parlamento.

Da questo punto di vista il problema delle nuove strade comunali non è più isolato; ma si raggruppa con tutte le altre questioni relative alle opere idrauliche, alle bonifiche e a ogni altra opera pubblica. Nella piana di Catania, che è stata ricordata dall'onor. Benaventano, nel Campidano di Oristano, ricordato dal collega Parpaglia, lungo tutto il corso del Tirsi, che un giorno formava una plaga ricchissima, tanto che aveva acquistato alla Sardegna il nome di granaio di Roma, ora abbiamo la malaria. E lì non si possono purtroppo fare lavori se non in alcune stagioni, e se non si mandano operai dagli altri paesi. Io credo che bisognerà studiare il modo di affidare i lavori non ad imprese e ad operai del continente, ma agli enti locali ed agli operai dei paesi vicini, perchè la man d'opera in Sicilia e in Sardegna non è poi tanto scarsa quanto generalmente si crede; forse allora non avremo più tutti quei residui che abbiamo ora nel bilancio dei lavori pubblici, e che il senatore Parpaglia ha lamentato, con parola così convinta ed ascoltata.

Ora il Governo deve appaltare i lavori; gli appalti vanno deserti; si rinnovano e vanno deserti ancora; questa è la dolorosa storia di ogni giorno, e non in Sardegna soltanto. Se, invece, il Governo trovasse il modo di dare agli enti locali l'incarico di eseguire quelle opere (e le leggi sulle opere idrauliche e sulle bonifiche già lo consentono), forse quegli enti locali troverebbero nelle popolazioni loro le braccia necessarie per affrettare questi lavori, tanto desiderati ed urgenti.

Allora vedremmo risorgere la Sardegna; e vedremmo, insieme, rifiorire di nuovi commerci i suoi porti.

E anche sui porti parlò il collega Parpaglia; e si lagnò giustamente dei ritardi nella costruzione delle nuove banchine al Golfo Aranci, che costituisce oramai il punto di approdo di tutti i continentali che vanno all'Isola ed il punto di partenza di tutti gli isolani che vengono alla Madre Patria. Il senatore Parpaglia raccomandò anche qualche lavoro a Porto Torres; ma soprattutto si intrattene sul porto di Bosa. La Commissione di finanze si unisce a lui nel raccomandare tutte queste opere, ma più di ogni altra il porto di Bosa, poichè non bisogna dimenticare che l'unione al Regno d'Italia ha portato a molti porti ed a molte città della Sardegna più lieta fortuna, mentre solo Bosa è rimasta al disotto di ciò che era altra volta. Bosa, che guardava verso la Provenza e verso la Spagna, aveva un porto dei migliori della Sardegna, un porto-canale che la metteva in diretta comunicazione col mare, in modo che era in continui rapporti di intenso commercio con Barcellona, con Marsiglia, con Genova, con Pisa. Durante tutto il medio evo Bosa ha tenuto quasi una vera supremazia nei commerci di tutta l'Isola; sotto la mite dominazione dei Malaspina essa fiorì di grandi ricchezze e di industrie proprie; e così fu pure sotto la lunga dominazione degli Aragonesi.

Oggi, invece, il suo povero porto-canale, non più adatto alle nuove grandi navi, è stato anche in gran parte ostruito dalla costruzione delle nuove mal studiate dighe; quindi si trova in condizioni molto peggiori di quelle di una volta. Il desiderio dello Stato di apprestare un porto di rifugio sulla sponda occidentale dell'Isola, in modo che le navi che debbono salpare da Porto Torres a Cagliari possano trovare, in caso di fortunale, un sicuro riparo, è stato, anzichè di vantaggio, di danno al povero comune di Bosa, che ha concorso con più di 300,000 lire alla spesa e si è visto privato del porto antico, mentre non ha ancora potuto vedere compiuto il porto nuovo.

La Commissione di finanze raccomanda vivamente all'onorevole ministro dei lavori pubblici, questa insigne opera portuaria, che costituisce per il nostro Governo un vero impegno d'onore verso un povero comune che si è sobbarcato a sacrifici gravissimi.

Per gli acquedotti ha parlato l'onor. De Cesare; e ne ha parlato del pari, con grande affetto per le lontane Puglie, l'onorevole Cadolini. Le

assicurazioni che a questo proposito ha dato l'onorevole ministro hanno rallegrato tutto il Senato, ed hanno in particolar modo rallegrata la Commissione di finanze, che guarda sempre con vivo interessamento all'acquedotto pugliese, che è una delle più grandi opere che abbia iniziato l'Italia.

Siamo ben lieti di sentire che nel 1916 l'acquedotto sarà compiuto. Sarà un'intiera e vastissima regione che rinascerà a nuova vita, giacchè la Puglia, che è una delle terre più belle d'Italia, che anzi Federico II dichiarava la più bella terra del mondo, è sempre stata tribolata dal terribile flagello della siccità. *Daurus pauper aquae*, cantava mestamente Orazio, quasi venti secoli addietro; e ancora oggi, pur troppo, dobbiamo dire altrettanto.

Auguro all'onorevole ministro Sacchi di potere assistere egli stesso - come ministro - alla inaugurazione dell'acquedotto Pugliese. Sarà una delle più grandi feste che si siano fatte nella nuova Italia.

Ho assistito a molte feste; ma mai ad alcuna che mi sia apparsa commovente come quella dell'arrivo dell'acqua potabile in un paese arso dalla sete.

Ho assistito in Egitto all'arrivo dell'acqua potabile, dal lontano Nilo, ad Ismailia ed a Suez; e non ho mai visto, come allora, una popolazione intera impazzita dalla gioia!

Sulle ferrovie hanno parlato molti dei nostri onorevoli colleghi; alcuni sull'esercizio, altri sulle nuove costruzioni. Risponderò partitamente agli uni e agli altri.

Sono lieto delle assicurazioni date dall'onorevole ministro all'onorevole senatore Tanfussia; e sarà un grande conforto per tutti il sapere che, d'ora in poi, vedremo tenuto alto il rispetto ai santi ricordi delle famiglie; giacchè le salme lagrimate non saranno più abbandonate in carri destinati alle derrate alimentari o ad altri umili servizi.

Di ciò sia grazia all'onorevole ministro, che ha già provveduto così bene e così presto.

Un esercizio più decoroso nella linea di Anzio fu domandato dal collega Astengo; trattasi di un servizio ferroviario d'interesse grandissimo per tutti, in ogni tempo, ma soprattutto in quest'anno, sacro ai grandi ricordi della Patria. In quest'anno Roma deve accogliere una grande quantità di forestieri, i quali dalla città, vor-

ranno pure andare a vedere il porto di Roma, l'unico porto che Roma abbia. Facciamo in modo che almeno in quest'anno, durante le feste, vi sia da Roma ad Anzio un servizio degno di Roma e degno dell'Italia. (*Approva-*
zioni).

L'onorevole Levi si è occupato dell'esercizio della Parma-Brescia. La linea Parma-Brescia, costruita come una arteria di primaria importanza, come una linea per il grande traffico, destinata un giorno a dare il più breve e facile accesso al valico dello Spluga, sarebbe anche oggi una linea d'importanza grandissima se avesse qualche treno su cui si potesse viaggiare celeramente. Quest'anno, durante le grandi bufere di neve, che ostruirono le strade ferrate a Piacenza, a Castel Guelfo e in altre stazioni, il servizio fra Parma e Milano si è fatto per la linea di Brescia; e fu un servizio ottimo.

I viaggiatori diretti verso Roma e l'Italia centrale da gran parte delle provincie di Cremona e di Mantova, da tutta la provincia di Brescia, e da quelle di Bergamo e di Sondrio, tenderebbero tutti naturalmente verso la stazione di Parma; e tutto il movimento che si svolge attraverso alle Alpi per i valichi dello Spluga, del Maloia, del Bernina, dello Stelvio, affluirebbe esso pure, per le vie di Lecco e di Bergamo, verso Brescia e Parma, se i treni lo permettessero. Ma, siccome i treni non lo consentono, ed ora fra Parma e Brescia si impiegano tre o quattro ore per percorrere 92 chilometri, così il movimento si riversa tutto sulla stazione di Milano, che ha molte e gravi deficienze e il cui movimento va diventando sempre più difficile.

Mi auguro che l'onor. ministro Sacchi trovi modo di attivare sulla linea Parma-Brescia-Bergamo-Lecco treni diretti che valgano a toglierla dall'isolamento e dall'abbandono in cui ora si trova, ed a farla servire al movimento ed al benessere delle provincie lombarde ed emiliane.

Ed ora passiamo alle costruzioni.

Sulle costruzioni parlò prima di ogni altro l'onor. Fili Astolfone, il quale si lagnò, e non a torto, che un tronco di linea, da molto tempo costruito e che già serve per il trasporto di merci e materiali, non sia ancora stato aperto al pubblico; ed è il tronco da Canicatti a Naro. La linea desiderata sarà aperta, ha detto l'o-

norevole ministro, il giorno 28 di questo mese; ed io affretto col desiderio quel giorno bene auspicato perchè, davvero, anche a me che sto così lontano, e ben di rado ho avuta occasione di passare per Canicatti, duole il sapere che una linea costruita con gravi sacrifici dello Stato e degli enti locali rimanga inoperosa, tanto più che non è facile comprendere bene il perchè di questa inoperosità.

L'onorevole Finali, illustre presidente della nostra Commissione di finanze, ha raccomandato la linea da Sant'Arcangelo ad Urbino; e ben poco io potrei aggiungere alla parola autorevole di chi fu iniziatore di quell'opera utilissima.

Aggiungerò solo che non trattasi di una ferrovia d'interesse locale per i romagnoli (*ilarità*); trattasi di una linea di grande interesse per la nazione intera, giacchè se sorgesse una guerra, e noi non potessimo mettere in comunicazione l'Italia superiore con Ancona, senza passare sulla ferrovia del litorale, sempre esposta alle offese delle navi nemiche, troveremmo allora ragione per dolerci amaramente di non aver fatto prima ciò che, ventuno anni addietro, con alto intelletto d'amore pel suo paese, propose l'onorevole Finali.

FINALI. La ringrazio.

MARIOTTI GIOVANNI, *relatore*. Il tronco da Fabriano ad Urbino è costruito ed aperto all'esercizio da parecchi anni; ma, se non è fatto il resto della linea, quel tronco a nulla serve per la difesa nazionale. Ora l'on. ministro ci ha detto che sono in costruzione i tronchi dal chilometro 9 a Pietracuta, e da Pietracuta a San Leo, ma è evidente che, se non è incominciato il primo tronco dall'inizio della ferrovia al chilometro 9, a nulla servono gli altri. Quindi io raccomando all'onorevole ministro che sia dato sollecito inizio alla costruzione del primo tronco; e che questo, insieme agli altri successivi, sino a Pietracuta e a S. Leo, siano aperti all'esercizio il più presto possibile, soddisfacendo alti interessi della valle della Marecchia e dell'alleata repubblica di S. Marino. E raccomando pure all'on. ministro di affrettare il più possibile gli studi pei tronchi successivi. È appunto a S. Leo che incominciano le difficoltà, perchè di là, per raggiungere Urbino, dobbiamo attraversare le aspre montagne che dividono la valle della Marecchia da quella del Foglia, e questa dall'altra del Metauro.

E proprio lassù, nelle montagne di Carpegna e lungo le alte valli del Montefeltro, per la difficoltà dei luoghi e per il numero grande delle gallerie, sorgono le difficoltà maggiori di costruzione; quindi sarebbe necessario che gli studi, dopo oltre 20 anni, fossero una buona volta terminati. Al Governo gli stanziamenti per questi ed altri studi furono già dati con molta larghezza dalla legge del 1908; perciò io raccomando che, almeno, per questa linea di tanto interesse militare, gli studi siano fatti il più presto possibile, e che, appena fatti gli studi, senza altri indugi vengano indetti gli appalti.

L'onor. Lucchini Luigi ha chiesto che si provvegga finalmente alla nuova stazione di Verona.

Verona ha ora due stazioni: l'una, quella di Porta-Vescovo, vastissima, fabbricata dall'Austria, verso est, sulla sinistra dell'Adige, perchè a quell'Amministrazione oculatissima, per scopi suoi politici ed amministrativi, occorreva soprattutto avere una stazione comoda alle vie di Vienna. A quella stazione non giunge oggi che la sola linea che viene dal nostro confine orientale.

All'altra stazione, quella di Porta Nuova, posta di qua dall'Adige, affluiscono invece quattro linee importantissime, cioè tutte le ferrovie che vengono dall'Italia centrale, dalla Lombardia, dal Trentino. Tutte queste linee debbono entrare in quella stazione piccolissima, incomoda, tracciata in curva. I treni vi si soffermano appena, poi debbono passare il fiume, fare un lungo giro attorno al cimitero, ed andare a raggiungere la lontana stazione di Porta Vescovo, ove i treni provenienti da Roma, per avviarsi a Milano e al Trentino debbono fare lunghe manovre e ritornare indietro, dopo aver percorsi inutilmente sei chilometri di ferrovia e dopo aver sofferti tutti i ritardi, tutte le noie, tutti i disagi di un regresso.

L'onor. ministro sa meglio di me che i regressi sono cattivi e deplorabili in ogni cosa; ma, forse più che in ogni altra, nell'esercizio delle ferrovie.

Io raccomando vivamente di provvedere il più presto possibile alla nuova stazione (ad ovest dell'attuale) che fu progettata in modo da evitare il regresso e da accorciare di sei chilometri il percorso da Roma al Brennero; e se davvero gli enti locali sono lenti a firmare le con-

venzioni, già in massima concordate, una sollecitazione per parte del ministro non farà male. Io ho sentito molte volte, in Verona, che da parecchi anni era pronta la convenzione e che non rimaneva che firmarla.

Mi pare che gl'interessi della città in questa opera necessaria ed urgente siano grandi, ma che siano anche maggiori gl'interessi della nazione; e quindi pregherei vivamente il ministro di voler esso stesso raccomandare agli enti locali di troncane ormai ogni indugio.

L'onor. Cerruti ha raccomandato la linea interna da Genova a Spezia ed il ministro ha risposto ricordando i precedenti della linea. Ci disse come, sino dal 1885, l'ingegnere Carlo Navone di Genova al quale dobbiamo i primi studi di tutte le nuove ferrovie della Liguria, compilò un primo progetto di una ferrovia interna Genova-Spezia; e come ne compilò poi, nel 1893, un secondo più completo, sul quale diede un parere molto lusinghiero la Commissione che studiò il problema ferroviario del Porto di Genova, e che fu presieduta dal nostro onor. collega senatore Adamoli.

La Commissione presieduta dall'on. Adamoli però non poté riferire sopra un terzo progetto, che le giunse troppo tardi, perchè terminato nel dicembre 1906, e che era molto più perfetto dei due precedenti. Su di esso noi vorremmo oggi richiamata in modo speciale l'attenzione dell'on. ministro.

Egli ci disse, pure, di un altro progetto presentato dal prof. Uzielli e dall'ing. Cadenazzi e ricordò come essi abbiano anche presentata una domanda di concessione. Poi accennò ad un'altra domanda di concessione firmata dagli ingegneri Bruno e Castiglione, non, però, per un'intera linea Genova-Spezia, ma solo per un tronco da Sestri Levante a Spezia; un tronco che - se abbiamo bene comprese le parole dell'onor. ministro - dovrebbe, presso a poco, seguire l'antica strada carrozzabile del Bracco, passando prima (con lunga galleria sotto il Bracco) la catena di montagne che divide Sestri dalla Valle di Vara e poi ripassando la stessa catena al colle di Bonviaggio per ritornare al mare presso Spezia.

Raccomando vivamente - e credo di essere, in questo, d'accordo coi miei colleghi della Commissione di finanze - raccomando vivamente all'onor. ministro di non accogliere que-

st'ultima proposta, perchè costruire una linea che costa più di 100 milioni, non per mettere in comunicazione Spezia e Genova, con una linea interna diretta, ma solamente per mettere in comunicazione Sestri con Spezia, non risolverebbe affatto il problema, che affatica da tanti anni tutti coloro che si preoccupano della difesa nazionale.

Noi abbiamo bisogno di una linea interna, che permetta in tempo di guerra ai nostri eserciti di passare liberamente da Genova fino a Spezia e all'Italia centrale, senza mai accostarsi al mare: questa linea di Sestri non gioverebbe a nulla, perchè da Genova fino a Sestri, per lungo tratto, vale a dire per più di 45 chilometri, la linea dovrebbe continuare a costeggiare il mare, nè più nè meno come lo costeggia ora.

E, oltre il danno nei momenti di guerra, ne verrebbe pure a noi un danno grave in tempo di pace, quasi ad ogni nuova intemperia; giacchè il tronco più battuto dalle mareggiate, quello che molte volte costringe l'Amministrazione delle ferrovie a far passare tutti i treni di Alessandria per le linee di Parma e di Bologna è ad interrompere tutti i servizi lungo il litorale, è appunto il tronco da Sestri a Genova, specialmente nei tratti più vicini a Chiavari.

Anche, dopo costruita la linea Sestri-Spezia, questi tratti di ferrovia resterebbero esposti alle offese continue del mare, che, presso Chiavari, si avvanza e corrode la sponda; e costituirebbero sempre, anche in tempo di pace, un continuo pericolo per il servizio.

Se si deve fare davvero questa linea, che tutti ormai reclamano, è necessario che essa vada dalla piazza forte di Genova direttamente all'altra di Spezia, attenendosi sempre alle valli interne, senza costeggiare più, come fa ora, il mare, dove basta un colpo di cannone partito da una nave, basta lo sbarco di pochi uomini animosi per rendere in pochi minuti inservibile la linea intera.

Per motivi militari è stata pure raccomandata qui caldamente dagli onorevoli senatori Di Brazza, Colleoni e Foratti, una linea da Ostiglia a Treviso. Sventuratamente i tre egregi colleghi, rappresentanti di tre diverse città, caldeggiano tre diversi tracciati; ma la Commissione di finanze non ha parole per insistere che il Governo, in queste grandi opere che in-

teressano la difesa nazionale, non si preoccupi di interessi locali. La Commissione d'inchiesta per l'esercito, presieduta dal nostro illustre collega generale Taverna, e che ebbe a vice-presidente un altro illustre senatore, nativo, appunto, di quelle provincie, il senatore Di Broglio, ha già dato il suo parere; non solo ha riconosciuto la grande importanza della linea, ma ha anche affermato che debba darsi « la preferenza al tracciato che meno si allontani dalla spezzata Poiana-Campo S. Piero-Piombino e Treviso ». Ricorra il ministro all'VIII relazione della Commissione d'inchiesta per l'esercito ed avrà il tracciato già fatto.

Anche per l'altra linea, raccomandata dal senatore Di Brazzà - quella da Sacile a Pinzano - la Commissione d'inchiesta per l'esercito ha dato il suo avviso. Quella linea era stata progettata prima a scartamento ridotto. La Commissione si oppose; ed affermò « la necessità che venga sistemata a scartamento ed armamento normale ». La linea, dopo la costruzione del campo trincerato di Ossopo, ha una importanza grandissima per la difesa nazionale. La costruzione della ferrovia da Sacile a Pinzano si impone ormai come una necessità. Se non vi saranno domande di concessione, la costruisca per conto proprio il Governo; sarà una spesa fatta bene oggi, e sarà forse più utile in un giorno che speriamo lontano.

Quanto alla continuazione della linea verso Udine, dividiamo completamente l'avviso dell'onorevole Di Brazzà, cioè che possa essere considerata una buona linea di interesse locale, poichè, a dire il vero, non ha alcun interesse per la difesa del Paese. La Commissione d'inchiesta, che ho ricordato or ora, ha già indicato come la linea tenda a Gemona, non a Udine; e la continuazione da Pinzano verso Gemona, già l'abbiamo nella linea in costruzione Spilimbergo-Pinzano-Gemona.

Ultimo a trattare di linee ferroviarie o tramviarie è stato il senatore Cavasola. E l'onorevole Cavasola - un antico, convinto sostenitore delle ferrovie economiche e delle tranvie - si è lagnato perchè le tranvie che si erano promesse per la Basilicata non sono poi state costruite. Veramente è un fatto ben strano; nessuno aveva mai pensato a costruire tranvie sussidiate dallo Stato; ma quando ci siamo accinti a studiare una legge per la Basilicata, si

disse: per fare delle tranvie in Basilicata bisogna dare l'aiuto governativo, e si stabilì di dare 2000 lire per chilometro; e la provvida disposizione fu poi estesa a tutte le provincie del Regno.

Con quel sussidio di 2000 lire si sono già fatte parecchie linee, ma in Basilicata nessuna; ed è naturale. Se vi è un paese oggi non adatto alle tranvie è precisamente la Basilicata. Fu un giorno un paese ricchissimo, ed ha valli vaste e pianeggianti, lungo le quali potrebbero salire comode tranvie a vapore; ma l'abbandono in cui quelle valli furono lasciate da secoli, la mancanza di argini, di strade, di abitati, non consente alle tranvie di salire lungo i fiumi per raccogliere il movimento dei viaggiatori che non vi sono laggiù nelle bassure, e nemmeno il movimento delle merci che segue altre vie. I paesi di Basilicata sono tutti raggruppati in cima alle montagne, e per salire sulle montagne, anche seguendo le nuove strade provinciali, le tranvie a vapore non bastano allo sforzo richiesto, o se pur bastano, riescono eccessivamente costose, e l'esercizio, anche col sussidio di 2000 lire, non può riuscire remunerativo.

Si potrebbero costruire tranvie elettriche, ora che sono adottate in molti altri paesi, ad esempio nella mia provincia, ove fanno ottima prova. Ma per esercitare economicamente delle tranvie elettriche, è necessario avere una caduta d'acqua: e purtroppo la Basilicata, che fu un paese un giorno ricchissimo d'acqua, ora non ne ha più, perchè furono distrutti i boschi.

Con vivo compiacimento, ho sentito che il ministro intende di formare in Calabria, in Basilicata e in Sicilia dei bacini di raccolta di acque; sarà una grande fortuna per quelle nobili regioni, e fortuna ancora maggiore sarà il risorgere dei vecchi boschi, perchè la distruzione di essi ha reso ora deserti paesi un tempo ubertosissimi. Oggi, però, credo che costruire delle tranvie in Basilicata non sia possibile; e quindi pregherei l'onorevole Cavasola di volersi unire con me e con la Commissione di finanze nel pregare il Governo di adottare in Basilicata e in Calabria un altro sistema di locomozione meccanica: le automobili.

Io, relatore di una legge per servizi di ferrovie, di tranvie ed anche di automobili, da questo stesso posto, raccomandai vivamente al

ministro d'allora, onor. Gianturco, di provvedere con larghi sussidi al servizio pubblico delle automobili, specialmente in quelle regioni in cui pareva che le ferrovie e le tranvie non potessero facilmente attuarsi. Le ferrovie in Basilicata si attueranno senza dubbio perchè lo Stato o le costruirà direttamente, oppure troverà qualche concessionario che le costruirà ed eserciterà per conto proprio; ma di tranvie finora laggiù non se ne sono costruite mai, e quindi sorge naturale il dubbio che sarà ben difficile costruirne per l'avvenire. Invece i servizi di automobili hanno subito incontrato le simpatie di quelle popolazioni; tanto che - superando quasi ogni altra regione d'Italia - la Basilicata già ha saputo provvedere di servizi pubblici di automobili *ottocento chilometri* delle sue strade nazionali e provinciali.

Io ricordo che allora - e sono ormai passati quattro anni - raccomandai al compianto ministro Gianturco un servizio pubblico di automobili per 150 chilometri da Lagonegro a Novasiri. Sono lieto oggi che l'onor. ministro Sacchi abbia già concesso un generoso sussidio per questo servizio, che già allietta oggi tutta l'ampia valle del Sinni. Raccomandai pure un'altra fitta rete automobilistica, che partendo da Baiano (dove termina l'attuale ferrovia economica Napoli-Baiano) doveva raggiungere Avellino, Ariano e Rocchetta-S. Antonio, e di là doveva spingersi fino a Melfi. E da Melfi un'altra rete di automobili pubblici avrebbe dovuto correre fino a Maschito, per le due vie diverse, di Venosa e di Forenza.

Il ministro Gianturco promise allora con entusiasmo il più generoso aiuto, ma non ebbe il tempo di mantenere la promessa. Io sono lieto che il ministro Sacchi, proprio il 26 dell'agosto scorso, alla vigilia dell'inaugurazione del servizio automobilistico da Bologna a Firenze attraverso l'Appennino della Futa, abbia dato ordine che fossero concluse le concessioni per quasi tutte queste linee.

In una pubblicazione recente e molto interessante, che raccoglie tutto ciò che si è fatto per le ferrovie, per le tramvie e per i servizi pubblici di automobili, il ministro Sacchi ha dato conto della costante e generosa opera sua in questi ultimi anni; ed io lo ringrazio dal profondo dell'animo perchè ho visto con quanto affetto, con quali assidue cure, egli abbia cer-

cato di attuare tutte quelle linee automobilistiche, che allora erano state raccomandate dal nostro Ufficio centrale nell'interesse delle popolazioni più povere e dimenticate.

Fu indubbiamente grave il sacrificio del Governo, ma fu pur grande il vantaggio di quelle popolazioni; poichè in aspre montagne, dove ancora si aspettano, e si aspetteranno purtroppo per un pezzo, le ferrovie, non si aveva prima d'ora alcun modo per accedere. Si tratta di località meravigliosamente belle, cantate da Orazio in versi immortali. Oggi al fonte sacro di Bandusia, più splendido del cristallo, ai boschi di Banzia, ai pingui campi di Ferento, all'eccelso nido di Acheronzia, alle sponde dell'Aufido longisonante, si può giungere in breve ora, con l'automobile velocissima, che vince in larghe curve il rapido declivio dell'Appulo Vólture. Sono paesi risorti come per incanto a nuova vita; e sia lode al ministro per questa grande opera di solidarietà tra le diverse provincie d'Italia.

Come in Basilicata, così in Calabria, ormai, le automobili corrono, sicure ed agili, su ogni via di montagna. Ho letto nelle pubblicazioni del ministro, ho sentito con viva compiacenza da colleghi calabresi, ed ho visto io stesso in recenti viaggi, che ormai da Cosenza si sale colle automobili pubbliche alle valli più remote della Sila; e così in mezzo a quelle foreste meravigliose, fra quelle rupi dantesca-mente orride, ove

Il calabrese Abate Gioacchino
Di spirito profetico dotato,

aveva radunati i suoi monaci silenziosi, oggi si affollano di continuo liete e numerose comitive di forestieri, che ammirano le bellezze di quei luoghi incantevoli, fino ad ora rimasti pressochè ignoti.

Io sono grato all'onor. ministro per quanto ha già fatto in favore di quelle popolazioni, e per quanto ora, rispondendo ai colleghi Blaserna e Lamberti, ha promesso di fare a favore di Messina e di Reggio Calabria.

Auguro che l'opera di un ministro delle mie provincie, di un ministro dell'alta Italia, si leghi perennemente al risorgimento delle due grandi città, che sono fra le più fulgide gemme della patria nostra. (*Approvazioni vivissime — Molti senatori si recano a congratularsi con l'oratore.*)

BENEVENTANO. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

BENEVENTANO. Ringrazio l'onorevole ministro delle esplicite promesse, che ha fatto, augurandomi, che ad esse possano corrispondere i fatti.

Tra tutte le altre cose che ieri non ebbi tempo di raccomandare, ho trovato ricordata da una frase dell'onorevole ministro quella delle bonifiche, e principalmente di quelle bonifiche che costituiscono opere di prima categoria.

Ve ne è una che fin dal 1900 fu riconosciuta di prima categoria, perchè interessante a tre comuni di quasi 50 mila abitanti, ed è quella del lago di Lentini. Due anni fa l'onorevole ministro dei lavori pubblici diede formali assicurazioni che l'opera sarebbe stata compiuta in breve tempo: sono passati due anni e ci troviamo nelle identiche condizioni di allora.

Dopo questo, m'interessa rettificare una circostanza. L'onorevole ministro credette, che io avessi raccomandato una ingerenza degli interessati nella sistemazione delle vie pubbliche.

M'interessa di chiarire questo punto. Di quella parlavo soltanto quando si trattava di vie vicinali soggette o no al pubblico passaggio.

Debbo poi chiarire un'altra osservazione, che è stata fatta dall'onorevole relatore dell'Ufficio centrale, il quale attribuiva a me il concetto di voler dare al Governo il peso della costruzione delle strade tutte in genere.

Il mio concetto è tutt'altro, fino a tanto che noi non avremo provveduto alla riforma tributaria (nel qual caso forse potrei trovarmi nello stesso ordine di idee); nelle condizioni presenti, ritengo che tutto ciò, che riflette le vie vicinali, soggette o no a servitù di pubblico passaggio, debba essere esclusivamente devoluto agli enti locali e agli interessati.

Detto questo, non mi rimane, che ripetere i miei ringraziamenti all'onorevole ministro, e sperare!

DI BRAZZÀ. Domando la parola,

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

DI BRAZZÀ. Ringrazio l'on. ministro delle dichiarazioni fatte, ma mi permetto fargli osservare che i comuni interessati alla Pedemontana non hanno mancato di esplicitare la loro attività e lo hanno prevenuto, avendo già da tempo fatto eseguire, a loro spese, un progetto

di ferrovia a scartamento ridotto. Ma siccome le esigenze militari vogliono che la linea sia costruita a scartamento normale, troverei giusto che il Governo li aiuti a sostenere le spese di questo cambiamento di progetto.

PARPAGLIA. Domando la parola.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

PARPAGLIA. Il discorso meditato dell'onorevole ministro ci ha dimostrato quanto studio e quanto amore egli pone nel rispondere al suo difficile mandato, ed io l'ho ascoltato colla massima attenzione, e vera compiacenza.

L'onorevole ministro ha parlato delle opere pubbliche per l'isola di Sardegna in tutto il complesso ed ha presentato una cifra che naturalmente è esatta, ma io ho richiamato specialmente l'attenzione del Senato e del ministro su due opere idrauliche e di bonifiche, e tre opere portuali. La bonificazione nel Campidano di Oristano e le opere per la correzione ed arginamento del fiume Tirso. Opere queste due che importano una spesa di oltre 15 milioni, e per le quali nel bilancio 1911-12 sono iscritte somme che dirò irrisorie; per la prima 200,000 per la seconda 50,000 e non si sono spese neppure le somme tenui precedentemente assegnate.

L'onorevole ministro ha detto, rispondendo al collega Beneventano, che intende presentare un disegno di legge per provvedere ai bacini di irrigazione; ed io sono lieto di questa dichiarazione, ma mi affretto a prevenirlo di una cosa, che nella legge per i bacini montani non è compresa l'isola di Sardegna; e non vi è compresa, perchè si disse che si era per essa già provveduto con legge speciale.

Come si era provveduto lo si sa; con la legge del 1897 si era stabilito che lo Stato dava un canone di 150 mila lire a chiunque, privato o provincia o comune, che intraprendesse la speculazione di costruire i bacini di irrigazione e li utilizzasse. Questa somma era ripartita per 4 bacini.

Colla legge successiva del 1902 la cifra fu elevata a 200 mila lire; però, invece di essere quattro, i bacini furono portati a sei, per cui la condizione delle cose si è peggiorata, giacchè la somma per canone di ciascun bacino venne per questo fatto diminuita. Questa cifra venne mantenuta nella stessa somma coll'ultima legge del 1907, solo fu protratto il ter-

mine della concessione dell'esercizio del bacino che fu portato fino a 55 anni.

Si disse allora che c'erano pronte delle Società che avrebbero assunto la costruzione e l'esercizio di questi bacini a quelle determinate condizioni, ma l'on. ministro sa che qualunque tentativo per accordare questi lavori fu inutile, e tutto rimase lettera morta. Ora io raccomando all'on. ministro di vedere se non sia possibile che nello studio che egli fa della legge da lui annunziato di includere disposizioni per assicurare la costruzione di questi bacini, nell'isola, giacchè, come ho detto, nella legge sui bacini montani la Sardegna non è compresa.

Raccomando quindi vivamente di studiare questa parte della legge, perchè sia messa in armonia con quella che è stata promessa. Non dubito che questa preghiera sarà accolta, come spero sarà accolto tutto ciò che può interessare qualunque altra parte dell'isola.

Ringrazio l'on. relatore delle benevole parole che ha espresso riguardo alle opere che interessano l'isola e specialmente per quanto ha detto rispetto al porto di Bosa. Ora le condizioni del fiume Tirso sono peggiorate, perchè la foce si è ostruita a causa dello scomporsi della diga del porto, i massi smossi, sballottati dal mare rendono pericolosa l'entrata nel fiume. Si era provveduto per mandarvi una draga, la quale doveva lavorare a portare il fiume all'antico livello che ora si è rialzato ed il paese è inondato ogni volta che cade abbondante la pioggia che fa elevare rapidamente il livello dell'acqua. Si era dunque provveduto, come diceva, per mandare questa draga potente, che mentre scava da una parte, dall'altra, colla materia scavata, serve a bonificare i terreni attigui; ci fu trasportato del carbone e del grasso per le macchine, ma il carbone ed il grasso finiranno per deperire e la draga non si è ancora veduta. Raccomando quindi vivamente che sia provveduto al più presto a queste opere di dragaggio.

Le draghe, che il ministro aveva fatto venire dall'Olanda, erano due e le ha fatte venire di là appunto perchè in Italia non si fabbricano di quella potenza. Una era destinata a Bosa, e non è arrivata, e l'altra era destinata ad Oristano per opere di bonifica, e ad Oristano la draga c'è. Anzi ce ne sono due, essendoci anche

quella che deve andare a Bosa e per i lavori di Oristano è inutile come mi assicurò pochi giorni sono l'ingegnere capo della provincia.

Affretti dunque l'on. ministro quei lavori; egli, che ha dato prova di tanto zelo, ed oggi ha fatto tanto chiare ed esplicite dichiarazioni, si affretti ad attivare quelle opere che sono di assoluta necessità.

Raccomando anche all'on. ministro, quel benedetto pontile di Golfo degli Aranci, poichè oggi i nuovi piroscafi, appena c'è un po' di mare mosso, non possono approdare e il disagio è enorme come egli lo sa. (*Approvazioni*).

TAMASSIA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

TAMASSIA. Ringrazio vivamente il ministro della fattami promessa, che adempiuta riparerà alla lamentata offesa di uno dei più santi sentimenti umani.

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SACCHI, *ministro dei lavori pubblici*. Osservo all'on. Parpaglia che egli giustamente aveva richiamato la mia attenzione su quelle opere, ma io avevo cercato di dargliene notizia. Gli avevo detto, per esempio, per quel che riguarda il Tirso, che il progetto che importa 5 milioni è stato approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici, ed io ho invitato gli uffici a studiare subito la divisione delle opere in lotti per indire gli appalti. Così pure terrò conto della raccomandazione fatta per il portocanale di Bosa che si è ostruito. Ad ogni modo, può essere sicuro che io terrò conto delle sue raccomandazioni, ed in me è vivissimo il desiderio di procedere all'atto dopo le parole. (*Bene!*).

PRESIDENTE. Ricordo che l'ordine del giorno dei senatori Cadolini e De Cesare, comunicato e svolto nella precedente seduta, è stato accettato dall'on. ministro solo come raccomandazione.

I due proponenti non sono presenti; s'intende perciò che essi abbiano consentito nella preghiera del ministro.

Dichiaro chiusa la discussione generale.

Rimanderemo a lunedì la discussione dei capitoli.

LEGISLATURA XXIII — 1^a SESSIONE 1909-911 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 4 FEBBRAIO 1911

Leggo l'ordine del giorno per la seduta di lunedì 6 corrente alle ore 15:

I. Sorteggio degli Uffici.

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1910-911 (N. 436 - *Seguito*);

Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1910-911 (N. 440);

Per il mantenimento del Liceo musicale di Santa Cecilia in Roma (N. 371-B);

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

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);

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).

Licenziato per la stampa il 16 febbraio 1911 (ore 16).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resconti delle sedute pubbliche.