

XLª TORNATA

SABATO 31 GENNAIO 1925

Presidenza del Vice Presidente PERLA

INDICE

Disegni di legge (Fine della discussione di):

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1924 al 30 giugno 1925 » Pag. 1237

Oratori:

CICCOTTI 1251

CREDARO 1246

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici* 1237*passim* 1264

VIGONI 1263

Interrogazioni (Annuncio di) 1269

Votazione a scrutinio segreto Risultato di) 1269

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti il Presidente del Consiglio, ministro degli affari esteri, e i ministri dell'interno, della giustizia e affari di culto, della guerra, della marina, dell'istruzione pubblica, dei lavori pubblici, delle comunicazioni e il sottosegretario di Stato per la Presidenza del Consiglio.

BISCARETTI, *segretario*, dà lettura del processo verbale dell'ultima seduta, che è approvato.

Seguito della discussione del disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1924 al 30 giugno 1925 » (N. 80).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Seguito della discussione del disegno di legge:

« Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1924 al 30 giugno 1925 ». Come il Senato ricorda, ieri venne chiusa la discussione generale, riservando la facoltà di parlare al ministro dei lavori pubblici.

Ha facoltà di parlare il ministro dei lavori pubblici.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli senatori, il mio predecessore onorevole Sarrocchi ha trattato alla Camera dei deputati, non più tardi del 5 dicembre scorso, in un diffuso ed eloquente discorso, tutte le questioni che si riferiscono al bilancio dei lavori pubblici.

Assunto da tre settimane al Governo, io dovrò necessariamente riferirmi, per alcuni argomenti, alle dichiarazioni del valoroso collega, limitandomi ad esporre al Senato quelle considerazioni che più particolarmente riguardano il mio pensiero personale o che si riferiscono a problemi sui quali l'onorevole Sarrocchi ha dovuto riservare il giudizio.

Il mio discorso potrà così guadagnare in brevità e forse anche in chiarezza.

Consentite che prima di parlarvi delle opere pubbliche io vi parli dello strumento, del complesso e vasto organismo, destinato dalla legge a provvedervi; se io non erro, la pregiudiziale è necessaria all'esame del bilancio. Inutile impostare somme per compiere lavori se non presiede alla esecuzione di essi una volontà che si manifesti attraverso un sistema nervoso sano e vitale; inutile iniziare lavori se non si ha la certezza di poterli proseguire, di poterli

portare a compimento. Questo ramo dell'Amministrazione statale ha conquistato importanti benemerienze verso la Patria; ma stanno anche a suo carico numerosi cantieri abbandonati, numerose intraprese interrotte e conseguentemente rilevantiissime somme spese senz'altro risultato che quello di suscitare proteste e deplorazioni, di ingenerare nelle popolazioni la sfiducia di cui questa stessa discussione ha costituito una testimonianza autorevole e che non facilita certo l'opera del ministro.

In questo momento il Ministero dei lavori pubblici traversa una fase singolarmente delicata della sua non ingloriosa esistenza. Due riforme lo hanno sconvolto in circa due anni: un trasloco non ancora completato ne ritarda tuttora, se talora non ne paralizza, l'azione. Lungi da me il pensiero di criticare l'opera dei miei predecessori che certamente furono ispirati dal proposito di rendere l'organismo più agile, più pronto e più sicuro il suo multiforme funzionamento, ma non sarebbe saggio negare gli effetti di quelli che furono chiamati i due terremoti del Ministero; il senatore Frola assicurò che la prima scossa ebbe carattere sussultorio forse sottintendendo che la seconda abbia avuto carattere ondulatorio. Comunque l'effetto delle due trasformazioni fu un certo disagio nell'azione direttiva e un forte ristagno nella trattazione degli affari.

Una delle mie Direzioni generali ha oltre 5700 pratiche arretrate; di queste oltre 4000 riguardano l'Italia meridionale. Un'altra per parecchie settimane vide i suoi gelosissimi archivi accatastati nei corridoi della nuova sede ancora invasa dalle maestranze.

Tutte le Direzioni generali lamentano forti deficienze di personale rispetto agli organici. In queste condizioni la mia prima deliberazione è stata di ripudiare ogni velleità di ulteriori riforme. Ma come in questo caso, onorevole relatore, il meglio sarebbe stato nemico del bene, teoricamente io avrei potuto forse dare un aspetto più organico e più economico al Ministero, ma praticamente le opere che il Paese reclama, specialmente quelle opere dell'Italia meridionale di cui dovrò forse diffusamente parlare in seguito, avrebbero subito un forte e nuovo ristagno.

Posti i danni e i vantaggi sui due piatti della bilancia ho rinunciato a passare alla storia

come ministro riformatore. Potrò operare qualche ritocco, del quale anzi parlerò subito, ma nessuna mutazione profonda: mi contenterò se si dirà di me che ho portato al dicastero affidato alle mie cure una volontà perseverante, un'imparzialità assoluta, e una cristallina probità. (*Bene*).

D'altronde io penso che mediocri ordinamenti possano conseguire risultati egregi se sono serviti da uomini di fermo volere, integri e capaci; mentre providenze sopraffine riescono vane se non ci sono gli uomini determinati ad applicarle, ed è perciò che io subito ho posto mano ad esaminare i problemi che riguardano il personale del dicastero affidato alle mie cure.

Esiste, come ho accennato, un primo problema: la deficienza numerica. Si sono deliberati in numerose contingenze opere d'importanza, impegnando il bilancio per centinaia di milioni, talvolta per miliardi in un breve giro di anni, ma non sempre si è considerato che l'attrezzatura del Ministero non ha effetti illimitati, e io credo di non ingannarmi affermando che se una cospicua parte di tali opere non è stata iniziata mai, e se un'altra parte, pure essa rilevante, è stata poi interrotta e abbandonata, ciò è dovuto, in via principale, al fatto che non si è pensato a proporzionare il personale ai nuovi compiti.

Un sistema affatto opposto fu con felice intuito delle necessità seguito per le ricostruzioni delle terre liberate.

Il valoroso funzionario che presiedette alla colossale impresa non domandò al Governo se non 60 funzionari di ruolo; assunse oltre 1800 avventizi con un contratto di lavoro che ne contemplava il progressivo licenziamento.

Oggi gli avventizi sono ridotti a 270, tutti combattenti, i licenziamenti sono avvenuti senza lagni, e l'Italia ha il vanto di avere per prima cicatrizzate le ampie e pur feconde ferite della guerra.

Si è consolidata, col decreto dell'11 novembre scorso, la portata dei lavori che si dovranno compiere nel dodicennio, e per provvedere a questo fabbisogno ho già avvisato col collega delle finanze ai modi per colmare i vuoti dei miei organici; assicuro il Senato che prima di assumere impegni per nuovi lavori io esaminerò di volta in volta se avrò sotto mano il

numero di funzionari necessari per condurli a termine. Se dipenderà da me, i tempi dei lavori pubblici sulla carta saranno finiti in Italia. *(Benissimo)*.

Ma il personale del mio Ministero richiede altre provvidenze di altra indole.

Il corpo del Genio Civile, che vanta così onorate tradizioni, lamenta il trattamento che si è fatto ad esso con la recente riforma dell'amministrazione, e domanda che per ragioni morali soprattutto, ma anche per ragioni economiche, sia riveduta la sua condizione.

Sono lieto di potere annunciare che all'esame di un prossimo consiglio dei ministri sarà sottoposto un provvedimento riguardante le legittime aspirazioni di questo personale; sono anche in grado di annunciare che il collega delle finanze (data l'intensità con cui dovranno essere proseguiti i lavori nell'Italia meridionale) ha consentito a mettere a mia disposizione, in via affatto straordinaria, un fondo per compensare i tecnici che avranno più attivamente contribuito allo studio e alla redazione dei progetti *(Benissimo - commenti)*.

Con queste provvidenze io confido di poter correggere quello che mi è sembrato il maggior difetto del meccanismo, e io spero che esse riscuotano l'ambito consenso del Senato.

E ad un'altra deficienza grave sto già, d'accordo col collega De Stefani, provvedendo: fra poche settimane il Ministero dei lavori pubblici sarà dotato di un ufficio statistico; esso permetterà al Ministro non soltanto di controllare l'attività degli uffici, sia centrali che periferici, e di misurare il ritmo delle opere in corso, ma anche di seguire la fluttuazione dei prezzi nelle singole provincie.

Il Senato non ha bisogno che io indichi la importanza della innovazione, in un organismo che dovrebbe esser governato con criterio prevalentemente economico. Se io non m'inganno, l'ufficio statistico potrà costituire la bussola che consentirà al timoniere di raddrizzare la barca tutte le volte che le raffiche del vento o le infide correnti marine volessero farla deviare dalla rotta su cui la vuole incamminata la volontà del Paese.

Altra pregiudiziale alla esecuzione delle opere è la considerazione del problema finanziario; imponente, angoscioso problema! L'Italia, checché si dica all'interno o all'estero per dimi-

nuire il valore della constatazione, è entrata in un periodo di attività effervescente, i cui indici seguono un ritmo decisamente ascensionale. Basterebbe a provarlo il continuo aumento del capitale impiegato nelle industrie e l'allargarsi delle zone terriere che, come dirò, la bonifica trasforma e migliora. Ma forse anche più lo provano le richieste di opere che quotidianamente affluiscono al Ministero. Queste richieste sommano a parecchie decine di miliardi, mentre il decreto di consolidamento dell'11 novembre 1924 fissa in 15 miliardi per dodici anni l'importo messo a disposizione del Ministro dei Lavori Pubblici.

Il confronto spiega senza bisogno di altro come il Ministro dei Lavori Pubblici debba necessariamente essere considerato dai più come lo spirito che nega, anche quando egli non sappia negare con spirito; e spiega come i malcontenti, ai quali non sempre è possibile dimostrare che l'opera che essi patrocinano è la meno urgente fra tutte, attribuiscono il rifiuto dell'insufficienza o alla parzialità del Ministro, oppure all'ostruzionismo e al malvolere dei suoi collaboratori.

Lasciando all'autorità del Senato il giudizio sulla prima critica, io debbo respingere decisamente la seconda. Per quanto io sia stato chiamato da brevi giorni a reggere l'amministrazione dei lavori pubblici, ho dovuto convincermi che la compagine dei funzionari tecnici e amministrativi addetti a questa importantissima branca dell'Amministrazione statale, meritano veramente la gratitudine del Paese. È un dovere per me farne pubblica attestazione al Senato.

Chiudo la parentesi e torno alle cifre. Se il primo raffronto tra le richieste di opere e le disponibilità finanziarie basta da solo a chiarire la situazione, più ancora istruttivo è il paragone tra il costo previsto fra lavori ritenuti di estrema urgenza (18,596 milioni) e la somma contemplata dal decreto dell'11 novembre.

E non è tutto. Questo decreto obbliga il Ministero dei lavori pubblici ad eseguire tutte le opere, contemplate nei provvedimenti legislativi indicati dal decreto, per un ammontare che con il fondo di riserva dal decreto prescritto, ascende a ben 7732 milioni. Se si tien conto che 3270 milioni sono destinati alla costruzione delle ferrovie (ne parleremo fra poco)

e che 1114 milioni devono essere accantonati per spese generali, sussidi di esercizio e spese diverse, la cifra effettiva su cui cadrà la determinazione interministeriale indicata dal decreto, si riduce a 2884 milioni.

Il Senato comprende, senza bisogno d'altro, come questa semplice e dolorosa aritmetica imponga la necessità di dure rinunce.

Quanto alla costruzione di ferrovie, le constatazioni aritmetiche sono anche meno liete. Di fronte a 3270 milioni, sono già accantonate da disposizioni di legge speciali in conto residui per lavori in corso di costruzione e per il completamento di opere, ben 3055 milioni che, col fondo di riserva prescritto dal decreto citato, coprono interamente la somma assegnata. In altre parole, senza provvedimenti speciali di legge, non sarò in grado di por mano ad alcuna nuova costruzione ferroviaria; mentre alla data di oggi sono allo studio 1400 chilometri di ferrovie nuove per un complessivo importo di circa 1200 milioni. È bene che tutti si rendano esatto conto di questa situazione. Pertanto io avrò esaurito il tema delle strade ferrate quando avrò detto che vigilerò perché il programma fissato inderogabilmente dalla legge abbia esatta attuazione. E in questo programma, onorevole Angiulli, sarà certamente contemplato il perfezionamento della direttissima Roma-Napoli.

Quanto al raddoppiamento sulla Salerno-Battipaglia devo osservare all'onorevole Libertini che la materia non riguarda il ministro dei LL. PP. ma quello delle comunicazioni, il quale consente peraltro che a nome suo io annunzi che tale raddoppiamento è di molto prossima attuazione.

LIBERTINI. Vivamente ringrazio.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Ed ora parliamo delle bonifiche. Sono d'accordo con l'illustre relatore, così illustre e così eloquente, che il tema delle bonifiche è tra i più importanti, se non proprio il più importante. Certo, a mio avviso, è il più importante oggi per l'Italia meridionale.

Posso offrire al Senato, a proposito delle bonifiche, qualche cifra confortante. Le bonifiche totalmente eseguite fino ad oggi in Italia ammontano a 332 mila ettari. Sono in corso di attuazione o di studio avanzato bonifiche per un milione e 220 mila ettari.

Per le bonifiche che si possono considerare in corso di attuazione furono già spesi 931 milioni di lire; restano da spendersi un miliardo e 683 milioni. Sono poi allo studio bonifiche per 112 mila ettari e sono richieste, ma non esistono ancora i relativi progetti, bonifiche per 202 mila ettari.

Le statistiche sono confortanti se si esamina l'Italia nel suo complesso; ma se si separa l'Italia con una linea che la divida in due parti, non altrettanto sono confortanti le cifre. Il problema è infatti specialmente grave ed urgente per l'Italia meridionale,

Ma qui mi consentirà il Senato di dire che più che un problema finanziario si tratta di un problema psicologico. I fatti hanno dimostrato che la bonifica non serve se non è la bonifica integrale, se non comprende cioè tutti e quattro gli stadi della bonifica: la bonifica idraulica, la bonifica agraria, la bonifica igienica e la bonifica umana. Ora, nell'Italia meridionale, purtroppo, il territorio reca ancora i segni di bonifiche iniziate ben 117 anni fa e non mai condotte a compimento, bonifiche che se mai hanno aggravata la condizione igienica ed agricola dei territori. Ond'è che la prima cosa di cui dovrebbero preoccuparsi gli uomini politici che affluiscono così numerosi al Gabinetto del Ministero dei lavori pubblici, sarebbe di creare nelle popolazioni dell'Italia meridionale la coscienza del bonificatore, la volontà di bonificare, la perseveranza nell'opera di bonifica. (*Approvazioni, commenti*).

Modestamente io in pochi giorni ho fatto quanto potevo per questo compito di propaganda che io credo di tanta importanza. Mi sono rivolto al conte Valle, presidente della Federazione italiana delle bonifiche, perché la Federazione metta fraternamente a disposizione delle provincie meridionali la sua importante esperienza in materia.

Ho già disposto una visita di parlamentari di tutte le regioni meridionali d'Italia alle bonifiche dell'Emilia e del Veneto. E finalmente quando mi si è domandato di riprendere gli studi per una mostra nazionale delle bonifiche, ho risposto: sì, se la mostra si fa a Napoli. Io credo che il Senato del Regno, che tante benemerenze ha nel reggere e nell'indirizzare la coscienza nel paese, ne acquisterà una nuova se da questa discussione uscirà una parola di

ammonimento perchè le popolazioni dell'Italia meridionale considerino il problema delle bonifiche non soltanto come un problema di contributi statali, ma come un problema di collaborazione per parte e dello Stato e di tutti coloro che hanno la fortuna di essere nati in quelle terre che noi tutti così profondamente amiamo.

A proposito delle bonifiche io vorrei esprimere un altro mio modesto concetto: sarei molto lieto se gli uomini politici dell'Italia meridionale venissero da me a dichiararmi che sono pronti a rinunciare a qualche ferrovia a vantaggio di qualche bonifica. Il Senato potrà forse meravigliarsi perchè io attenda dagli uomini politici una simile domanda e non prenda io il provvedimento. Egli è che le mie mani, in materia, sono legate da disposizioni legislative che io in questa discussione ho già promesso di fare osservare. Per ciò senza il concorso della libera volontà degli interessati non si possono operare storni in questa materia.

Il problema delle strade ha avuto in questa discussione una trattazione d'alta competenza; il senatore Frola lo ha sviscerato nel suo doppio punto di vista: la strada carrozzabile in genere e l'autostrada. Il senatore Frola, come d'altronde altri oratori, ha accennato al disagio prodotto dal decreto con cui le strade sono state classificate con una nuova suddivisione degli oneri di manutenzione. Io non mi dissimulo, onorevole Frola, le difficoltà che sorgono da quel decreto, specialmente per talune provincie dell'Italia meridionale e per quelle di confine, ma posso assicurare il Senato che prima del termine fissato dal decreto 23 ottobre 1924, sarà adottata una soluzione che varrà a contemperare le condizioni finanziarie delle provincie con le superiori necessità nazionali. Il Governo intende dedicare alle strade carrozzabili una considerazione tutta speciale in questo momento in cui il ritmo dei paesi più progrediti dimostra come nella risoluzione dei problemi inerenti alle comunicazioni, la strada carrozzabile stia ogni giorno guadagnando terreno sulla ferrovia. Vengo con questo argomento a parlare delle autostrade. È infatti mio intendimento di regolare con provvedimenti generali questo nuovo ed importante problema, secondo il savio consiglio dell'onorevole senatore Frola. Ma frat-

tanto io spalancherò le porte all'iniziativa privata che tanta buona prova ha fatto in occasione della Milano-Laghi, e stimolerò i miei uffici perchè rapidamente procedano allo studio dei due progetti presentati per la Milano-Torino, di quello per la Genova-Ventimiglia e la Milano-Bergamo di cui è imminente l'esame per parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Venendo ai porti consento ancora nel concetto svolto dall'onorevole relatore che si debbono dedicare cioè le massime cure ai porti maggiori, ma non potrei egualmente consentire se la conseguenza di questo metodo dovesse essere la trascuranza degli scali meno importanti. È difficile prevedere quali siano, in un paese in piena effervescenza come il nostro, i futuri orientamenti della vita economica. La storia c'insegna a non trascurare nessuna possibilità.

Si è deplorato ancora dal senatore Frola lo scioglimento degli enti portuali. Il senatore Frola non ignora che questo scioglimento fu dovuto a ragioni economiche molto importanti, e sopra tutto al fatto constatato che gli oneri che lo Stato avrebbe dovuto sostenere attraverso gli enti portuali non sarebbero stati in corrispondenza con i vantaggi che gli enti portuali avrebbero potuto dare all'economia del Paese. Ad ogni modo posso assicurarlo (per rispondere alla precisa domanda da lui formulata) che la liquidazione dell'ente portuale di Savona può ritenersi già finita, in quanto il liquidatore ha già presentata la relazione finale.

Non potrò accennare a ciascuno dei porti d'Italia, ma il Senato mi consentirà di dire una parola a proposito di Napoli e del porto di Napoli. Non sarà, forse, l'affidamento d'indole generale che attendeva da me l'onorevole senatore Angiulli, ma per una ragione: perchè buona parte del suo discorso non era a me indirizzata, ma sì bene al collega delle finanze. Mi limiterò a parlare del porto di Napoli, che costituisce una mia preoccupazione particolarissima: vorrei poter tranquillare il Senato e, attraverso il Senato, l'opinione pubblica napoletana, intorno alla parziale sospensione dei lavori. Le notizie che ciascuno ha letto negli ultimi giorni dimostrano chiaramente come soltanto gravi irregolarità abbiano imposto

questa sospensione. Mentre le rimanenti opere proseguono, credo di potere affermare che la parziale sospensione, on. Angiulli, è venuta in buon punto. Se ne è approfittato per esaminare una questione tecnica della più alta importanza, cioè se l'opera, come era stata progettata e com'era in corso di costruzione, fosse tale da assicurare la tranquillità del porto. Poichè gravissimi dubbi sono stati sollevati su questo quesito (pregiudiziale necessaria alla continuazione dei lavori), io ho già preso tutte le disposizioni perchè i dubbi siano rapidamente risolti col concorso delle più alte competenze che l'Italia vanta in materia, tra cui presenti in questa discussione sono gli onorevoli senatori Luiggi, Amero d'Aste e Sanjust. Io spero e mi auguro che fra brevi giorni Napoli possa benedire la sospensione che io spero di far cessare al più presto, anche se nessuno benedirà le irregolarità che vi han dato causa.

Per quanto riflette il bacino di carenaggio, sono note al Senato le vicende, anche giudiziarie, di questa opera e della connessa opera del porto di Baia-Averno. Data la delicatezza dei rapporti giuridici conseguiti ai vari atti del potere esecutivo, il Senato consentirà che le mie dichiarazioni siano riservate e si limitino alla promessa di dotare il porto di Napoli del bacino di carenaggio nel modo più economico e più rapido possibile.

Per quanto riflette la navigazione interna, il tema è particolarmente grato a me ed io devo molta riconoscenza all'onorevole relatore per averlo diffusamente trattato nella relazione sua e per averne diffusamente e dottamente parlato ieri al Senato. Per quanto io non possa concordare col concetto dell'onorevole relatore che le speranze del porto di Venezia possano essere rinserrate nell'ambito della navigazione fluviale, pure consento che gli studi magistrali del senatore Romanin Jacur hanno spianato il campo alle decisioni.

Certo io non sono oggi in condizione di assumere un impegno preciso in proposito per la ragione finanziaria di cui ho parlato, e perchè in ogni ipotesi la ripartizione del fondo tuttavia disponibile sui 15 miliardi, non dipende da me solo; ma posso assicurare il Senato che il problema della navigazione interna avrà nel programma dodicennale di lavori la dovuta considerazione.

Non credo necessario parlare della edilizia, se non per dire che le disposizioni dei vari decreti emanati in materia saranno osservate puntualmente e sono già in piena attuazione. Nel programma dei 15 miliardi ben 888 milioni sono riservati a questo capitolo del bilancio.

Per quanto riflette gli acquedotti l'articolo primo del decreto 31 dicembre 1922 prescrive che il servizio degli acquedotti passi al Ministero dei lavori pubblici. Però è bene che il Senato sappia come questo passaggio non sia avvenuto ancora: esistono difficoltà tecniche e sono necessarie discussioni importanti con il ministro dell'interno, che cortesemente mi sorride, il che già dice al Senato che una intesa anche in questa materia fra i due ministri non sarà difficile.

Io anzi spero di raggiungerla presto.

Nè sarà trascurata l'arginatura dei fiumi alla quale attendono dovunque con sollecitudine gli uffici tecnici. Al senatore Amero D'Aste credo più utile rispondere per il fiume Centa quando verrà in discussione il capitolo relativo del bilancio.

Con vari accenni del mio discorso ho già trattato dell'Italia meridionale rispondendo ai vari oratori che si sono soffermati su questo essenziale argomento.

Secondo me, è prima di tutto questione di uomini. Io destinerò all'Italia meridionale i migliori fra i miei funzionari e, spero, in numero sufficiente. Oggi lavorano nell'Italia meridionale ventimila operai; quando io sono stato assunto a questo posto il Presidente del Consiglio mi ha detto: « fra sei mesi nell'Italia meridionale devono lavorare cinquantamila operai ». Se il ministro delle finanze aderirà, come ho già ragione di credere, alle mie richieste, l'ordine del mio capo sarà indubbiamente eseguito.

Ho già convocato, onorevoli senatori, gli uomini politici, gli amministratori ed i tecnici della Sardegna e si è, con una utile discussione, provveduto a determinare, non soltanto il preciso programma di lavori per i primi centocinquanta milioni che dovranno essere spesi entro il 30 giugno 1926, ma anche il reparto approssimativo fra le varie categorie di opere dei rimanenti ottocento cinquanta milioni.

Ho convocato le autorità calabro-lucane per

una analoga determinazione di programma, la quale è stata molto precisa nella parte determinata da leggi speciali, necessariamente riservata, per ovvie ragioni finanziarie, nell'altra parte.

Convocherò successivamente, entro il prossimo febbraio, i siciliani, i campani, i pugliesi, gli abruzzesi, e spero che meglio di qualsiasi promessa (molto giustamente è stato detto che le provincie meridionali hanno avuto troppe promesse dai Governi passati), valgano queste pratiche attuazioni e questi scambi di idee, a dimostrare la ferma e fraterna volontà del ministro.

Avranno (per la Calabria dovrei dire hanno già avuto), nelle riunioni, la precedenza che meritano le questioni riguardanti le sciagure nazionali, le piaghe, che vanno sanate con la maggiore sollecitudine e con il più grande

amore. Io vorrei essere il medico degli infiniti dolori suscitati dai disastri per cui sanguinano ancora tutti i cuori italiani.

L'onorevole Libertini si è felicitato perchè il ministro dei lavori pubblici è oggi un settentrionale. Accetto con grato animo l'augurio insito in queste parole; non da ieri ho pensato che l'Italia sarà un grande paese quando l'unità nazionale, incrollabile ormai nei suoi elementi politici, si perfezioni e si integri nell'unità culturale e nell'unità economica, cioè nelle due espressioni del progresso civile. (*Applausi rivissimi, congratulazioni*).

PRESIDENTE. Procediamo ora alla discussione dei capitoli del bilancio.

Prego l'onorevole senatore, segretario, Agnetti di darne lettura.

AGNETTI, segretario, legge:

TITOLO I.

SPESA ORDINARIA

CATEGORIA I. — SPESE EFFETTIVE.

Spese generali.

1	Amministrazione centrale - Personale di ruolo - Stipendi e supplementi di servizio attivo (Spese fisse)	6,800,000	»
2	Personale di ruolo del Ministero dei lavori pubblici e di altre Amministrazioni - Indennità di trasferte e diverse	430,000	»
3	Assegni e indennità di missione per gli addetti ai Gabinetti.	60,000	»
4	Genio civile - Personale di ruolo - Stipendi e supplementi di servizio attivo (Spese fisse)	28,000,000	»
5	Genio civile - Personale di ruolo - Indennità di trasferta e di traslocazione	3,000,000	»
6	Spese per il Consiglio superiore dei lavori pubblici, per il Comitato tecnico del Magistrato alle acque per le provincie venete e di Mantova e per la segreteria	400,000	»
7	Spese per gli studi e le ricerche sperimentali relative alla coordinazione e metodizzazione degli studi afferenti ai vari rami della tecnica dei lavori pubblici	300,000	»
8	Trasferte e competenze al personale di sorveglianza addetto ai lavori di manutenzione e di riparazione di ponti e strade nazionali ed al servizio delle Regie trazzere	200,000	»
9	Salario ai capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali - Indennità di percorrenza, di malaria e di alloggio (articoli 2 e 3 del decreto Reale 21 dicembre 1919, n. 2662, e decreto Reale 28 maggio 1922, n. 1189) (Spese fisse)	6,900,000	»
10	Capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali - Indennità varie per sorveglianza ai lavori - Fornitura di attrezzi da lavoro, libretti di servizio e regolamenti (Regio decreto 28 maggio 1922, n. 1189)	500,000	»
11	Assegno alla Cassa di mutuo soccorso fra i capi cantonieri e cantonieri delle strade nazionali	10,000	»
12	Assegni al personale idraulico subalterno addetto al servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1ª e di 2ª categoria (Spese fisse)	4,200,000	»
	<i>Da riportarsi</i>	50,800,000	»

	<i>Riporto</i> . . .	50,800,000 »
13	Competenze diverse al personale idraulico subalterno addetto al servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria	1,050,000 »
14	Personale addetto alla custodia, alla sorveglianza dei lavori di manutenzione delle bonifiche. Stipendi, indennità di alloggio, di custodia dei magazzini, di foraggio e di malaria (Spese fisse)	1,050,000 »
15	Personale addetto alla custodia, alla sorveglianza della manutenzione delle bonifiche - Competenze	17,125 »
16	Personale subalterno ordinario pel servizio dei porti - Stipendi ed indennità fisse - Assegni, competenze e indennità per servizi di manutenzione, escavazione ed illuminazione	30,500 »
17	Premi di operosità e di rendimento agli impiegati ed agenti meritevoli dell'Amministrazione centrale e del Genio civile (articolo 63 del Regio decreto 30 settembre 1922, n. 1290)	325,000 »
18	Sussidi al personale dell'Amministrazione centrale e del Genio Civile ed a quello già appartenente all'Amministrazione dei lavori pubblici ed alle relative famiglie	209,000 »
19	Premi di operosità e di rendimento per incarichi e studi diversi a funzionari dello Stato non dipendenti dall'Amministrazione dei lavori pubblici - Compensi ad estranei all'Amministrazione dello Stato	135,000 »
20	Spese per il servizio di copiatura a macchina	150,000 »
21	Spese per l'acquisto delle marche di contributo per l'assicurazione obbligatoria contro l'invalidità e la vecchiaia degli stipendiati e salariati dipendenti dall'Amministrazione dei lavori pubblici (Spesa obbligatoria)	230,000 »
22	Premi da corrispondersi alla Cassa Nazionale di assicurazione contro gli infortuni per gli operai che prestano l'opera propria alle dipendenze dell'Amministrazione dei lavori pubblici, in lavori soggetti all'obbligo dell'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (Regio decreto 8 marzo 1923, n. 633) (Spesa obbligatoria)	500,000 »
23	Fitto di locali di proprietà privata ad uso d'ufficio (Spese fisse)	1,000,000 »
24	Manutenzione, riparazione ed adattamento dei locali	81,000 »
24 bis	Genio civile - Spese d'ufficio (Spese fisse)	350,000 »
24 ter	Genio civile e Magistrato alle acque per le provincie venete e di Mantova - Provvista, riparazione e trasporto di mobili ed istrumenti geodetici; restauro e adattamento di locali e spese casuali	83,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	56,010,625 »

		<i>Riporto</i>	56,010,625 »
25	Fitti e canoni per le opere idrauliche di 1 ^a e 2 ^a categoria e pel servizio dei porti (Spese fisse)		40,000 »
26	Spese relative al servizio delle automobili per la direzione e sorveglianza delle opere pubbliche di carattere ordinario		2,000,000 »
27	Spese telegrafiche per l'interno e per l'estero e telefoniche		120,000 »
28	Spese di liti e per arbitraggi (Spesa obbligatoria).		100,000 »
29	Spese casuali		35,375 »
30	Contributo dello Stato nella spesa dell'Associazione internazionale di navigazione con sede a Bruxelles		12,500 »
31	Residui passivi eliminati a senso dell'articolo 36 del Regio decreto 18 novembre 1923, n. 2440, sulla contabilità generale, e reclamati dai creditori (Spesa obbligatoria)		<i>per memoria</i>
			58,318,500 »
	<i>Debito vitalizio.</i>		
32	Pensioni ordinarie (Spese fisse).		4,500,000 »
33	Indennità per una sola volta, invece di pensione, a termini degli articoli 3, 4 e 10 del Regio decreto-legge 23 ottobre 1919, n. 1970, sulle pensioni civili, modificati dall'articolo 11 del Regio decreto 21 novembre 1923, n. 2480, ed altri assegni congeneri legalmente dovuti (Spesa obbligatoria)		50,000 »
			4,550,000 »
	<i>Opere nell'Italia settentrionale.</i>		
34	Spese per manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade di 1 ^a e 2 ^a classe nell'Italia settentrionale (articoli 2, 3, 7 e 8 del Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506) - Indennità ai Comuni per il mantenimento delle traverse (art. 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e art. 19 del Regio decreto 5 novembre 1923, n. 2506)		26,000,000 »

CREDARO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREDARO. Io mi permetto di chiedere all'onorevole ministro alcune dichiarazioni sopra l'applicazione del R. D. del 4 dicembre 1923. Mi astengo da discorsi di carattere generale e presento all'onorevole ministro ed al Senato un caso particolare nelle sue cifre; non perchè il caso particolare a me preme più degli altri,

ma perchè da questo esempio emergerà chiaramente la tesi che io voglio dimostrare, cioè l'ingiustizia di detto decreto.

Col R. D. del 4 dicembre 1923 fu cambiato radicalmente il rapporto finanziario tra lo Stato, le provincie ed i comuni per il mantenimento delle strade carrozzabili, alle quali l'onorevole ministro nel suo discorso, bene a ragione, ha dato molta importanza.

Onorevoli colleghi, permettetemi che io porti l'esempio che conosco meglio, e che quindi servirà per tutti gli altri.

La provincia di Sondrio ha le seguenti strade nazionali: Tirano-Giogo dello Stelvio, Km. 60 e 427 metri; la strada nazionale Chiavenna-Giogo dello Spluga Km. 28 e 817 metri; quella che va da Tresenda al passo della Aprica Km. 14,027; in ultimo la Chiavenna-Castasegna, Km. 9,325; alle quali è necessario aggiungere la strada Bormio-Livigno di 40 Km., poiché io non penso che lo Stato voglia abbandonare la valle di Livigno, la sola che l'Italia possiede al di là della grande catena alpina, mentre la Svizzera nella sola provincia della Valtellina si avvanza con due valli: la valle di Poschiavo e quella di Bregaglia. Sarebbe delitto di lesa patria.

Or bene, prima del decreto 4 dicembre 1923 tutte queste strade di valichi alpini per l'articolo 10 della legge 20 marzo 1865 erano interamente a carico dello Stato. Poi col R. D. del dicembre 1923 la spesa venne divisa a metà tra la provincia e lo Stato. Vediamo le conseguenze finanziarie di questa innovazione: le strade nazionali che io elencai importano una spesa annua di un milione e quattrocento mila lire, onde la provincia viene ad essere aggravata di una maggiore spesa di 700 mila lire. Se a questo aggiungete che le strade comunali che congiungono i capiluoghi di comune col capoluogo di circondario vengono con lo stesso R. D. classificate in terza categoria, e quindi per metà a carico della provincia e l'altra metà dei comuni risulterà che nella provincia di Sondrio si ha anche per questa disposizione un aumento di 200 mila lire all'anno.

In totale la provincia viene ad essere caricata di una maggiore spesa di 900 mila lire per le sole strade. A questo aggiungete un altro R. D. col quale le spese di casermaggio dei RR. CC. sono passate alla provincia, decreto del 5 luglio 1923: spesa di 22 mila lire; e un terzo decreto per la riforma delle scuole medie che carica sulla provincia di Sondrio una nuova spesa di 78 mila lire annue. E poi altri decreti che recano nuove spese per i cavalli stalloni, un altro ancora con cui la piccola e povera provincia di Sondrio è chiamata a partecipare con 50 mila lire all'anno a mantenere una scuola di agraria a Brescia, scuola che ha carattere regionale.

Abbiamo quindi un aumento di spesa del bilancio di un milione e 100 mila lire, cioè il 35 per cento circa sul bilancio totale della provincia. A tutti questi decreti che rendono obbligatorie tante nuove spese, si accompagna un decreto che fa divieto alle provincie tutte di aumentare la sovrainposta provinciale. E allora?

La sovrainposta provinciale nella provincia di Sondrio è del 115 per cento dell'erariale per terreni; del 62 per cento per i fabbricati e non è possibile aumentare tali aliquote perchè un margine deve pure essere lasciato ai comuni, i quali talvolta arrivano con la loro sovrainposta a più del 200 per cento; un aumento maggiore è assolutamente impossibile non solo dal punto di vista legale, ma anche dal punto di vista della possibilità economica.

Ora io domando al Governo che cosa deve fare questa provincia, deve dichiarare fallimento ai confini d'Italia? Deve domandare l'elemosina al Governo senza ottenere nulla? Bisogna uscire da questa situazione; e se il Regio decreto del 4 dicembre 1923 fosse almeno giusto nelle sue fondamenta, si potrebbe trovare un motivo di rassegnazione: ma noi montanari che stiamo là alle porte d'Italia, dovremmo tenere aperte le strade dello Stelvio, dello Spluga, del passo d'Aprica non per noi, ma più per le ricche provincie sottostanti, Milano, Genova, Torino, Brescia, Bologna, che vengono su colle loro automobili a migliaia nell'estate, mentre in tutta la Valtellina ci sono sole dieci automobili signorili. Noi che viviamo dei modesti redditi dell'agricoltura alpina e della pastorizia dovremmo mantenere strade così costose più per le sottoposte regioni industriali e ricche che per la nostra utilità.

Ora le grandiose strade che valicano le Alpi, signori del Governo, rappresentano un alto interesse nazionale: sono state costruite e si mantengono per tutta l'Italia, sono le porte dell'Italia verso le altre nazioni, e un Regio decreto non può fare obbligo a una piccola provincia di assumersi tutto questo carico. Ed è per questo che io mi permetto di richiamare l'attenzione del Governo sopra questa situazione.

In un magnifico studio del Touring Club italiano sul Regio decreto del 4 dicembre 1923, ho visto che cinque altre provincie del Regno si troverebbero nella condizione di quella di Sondrio; l'onorevole ministro l'altro giorno cor-

tesamente mi diceva che quasi la metà delle provincie d'Italia si trovano in questa situazione.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Esattamente, in questa condizione, no.

CREDARO. Noi siamo i più poveri ed i più modesti, e presentiamo colle cifre la dimostrazione più convincente dell'inconsideratezza con cui questo Regio decreto è stato emanato.

Io dichiaro qui ciò che ho dichiarato al ministro dei lavori pubblici, autore del Regio decreto: per la prima volta la Valtellina non pagherà perchè non può pagare, ed è per questo che prego i signori del Governo di riprendere in esame questa materia. Chiedo un atto di semplice giustizia.

FEDERZONI, *ministro dell'interno*. Si sta facendo.

CREDARO. La Valtellina non vuole sottrarsi ai suoi doveri finanziari verso lo Stato; noi, lassù, vogliamo che restino aperte le antiche comunicazioni colle altre popolazioni e nuove si aggiungano. Noi, a contatto con popoli allogeni, sentiamo vibrare vivamente il cuore di italianità, ma chiediamo che gli italiani tutti, in questa difesa, ci aiutino secondo giustizia ed equità. (*Benissimo, applausi*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Ho già riconosciuto nel mio discorso che alcune

provincie, in conseguenza del decreto sulla classificazione delle strade, sono venute e trovarsi in condizioni disagiate; il Governo non ha mancato di emanare un decreto, quello del 23 ottobre 1924, con cui sono determinate le condizioni nelle quali le strade dovranno esser considerate fino al 30 giugno 1925.

Ho già dichiarato al Senato che, entro la data fissata da questo decreto, il Governo si impegna di emanare nuove norme che contemperino gli interessi delle provincie coi superiori interessi nazionali. Altra dichiarazione all'infuori di questa io non potrei in questo momento fare.

Però per quanto riflette la impossibilità in cui si troverebbe la provincia di Sondrio di pagare, faccio notare al senatore Credaro che il bilancio provinciale segue l'anno solare, mentre il bilancio dello Stato va dal primo luglio al 30 giugno; siccome entro il 30 giugno il Governo emanerà le disposizioni che certamente equilibreranno i carichi delle provincie, così anche la provincia di Sondrio, che, per quanto lontana dalla capitale, tuttavia è soggetta alla legislazione italiana, avrà modo, io spero, di equilibrare il suo bilancio.

CREDARO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CREDARO. Prendo atto delle dichiarazioni e ringrazio vivamente l'onorevole ministro.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare pongo ai voti il capitolo 34.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvato).

35	Concorsi per rinnovazioni del pavimento dei tronchi di strade di 1ª classe dell'Italia settentrionale compresi entro gli abitati, ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e del Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506	35,000 .
	<i>Da riportarsi . . .</i>	26,035,000 .

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 31 GENNAIO 1925

		<i>Riporto</i>	26,035,000 »
36	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade dell'Italia settentrionale (Spesa d'ordine)		300 »
37	Manutenzione delle vie navigabili di 1ª e di 2ª classe ed illuminazione della rete dei porti lacuali compresi nelle vie navigabili dell'Italia settentrionale, escluse le provincie venete e di Mantova		2,600,000 »
37 <i>bis</i>	Manutenzione delle vie navigabili di 1ª e 2ª classe ed illuminazione della rete dei porti lacuali compresi nelle vie navigabili nelle provincie venete e di Mantova		4,300,000 »
38	Servizio di segnalazione di rotta lungo il Po agli scopi della grande navigazione		200,000 »
39	Sovvenzione annua a carico dello Stato per concessione di opere e mezzi di navigazione, a norma del capo V del testo unico 11 luglio 1913, n. 959 (Italia settentrionale)		40,000 »
40	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria nell'Italia settentrionale escluse le provincie venete e di Mantova		4,000,000 »
40 <i>bis</i>	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria nelle provincie venete e di Mantova		4,700,000 »
41	Spese per il servizio idrografico fluviale e mareografico e per misure e rilievi relativi all'utilizzazione dei corsi di acqua dell'Italia settentrionale, escluse le provincie venete e di Mantova		600,000 »
41 <i>bis</i>	Spese per il servizio idrografico fluviale e mareografico e per misure e rilievi relativi all'utilizzazione dei corsi di acqua nelle provincie venete e di Mantova		840,000 »
42	Spese per il servizio di piena e spese casuali pel servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e di altre categorie per la parte a quella attinente nell'Italia settentrionale, escluse le provincie venete e di Mantova		500,000 »
42 <i>bis</i>	Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e di altre categorie per la parte a quelle attinente nelle provincie venete e di Mantova		750,000 »
43	Spese eventuali in conseguenza di contravvenzioni alle disposizioni di polizia idraulica nell'Italia settentrionale (Spesa d'ordine)		4,000 »
44	Manutenzione e riparazione dei porti dell'Italia settentrionale, esclusi quelli delle provincie venete		4,000,000 »
44 <i>bis</i>	Manutenzione e riparazione dei porti nelle provincie venete		1,350,000 »
		<i>Da riportarsi</i>	49,919,300 »

		<i>Riporto</i> . . .	49,919,300 *
45	Escavazione dei porti dell'Italia settentrionale, esclusi quelli delle provincie venete		5,000,000 *
45 <i>bis</i>	Escavazione dei porti nelle provincie venete		5,000,000 *
46	Illuminazione delle aree portuali dell'Italia settentrionale e manutenzione dei relativi impianti		450,000 *
47	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia dei porti dell'Italia settentrionale (Spesa d'ordine)		7,000 *
48	Contributo annuo dello Stato a favore del Consorzio autonomo per l'esecuzione delle opere e per l'esercizio del porto di Genova (Spesa obbligatoria)		1,470,000 *
			61,846,300 *
	<i>Opere nell'Italia centrale.</i>		
49	Spese per manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade di 1ª e 2ª classe nell'Italia centrale (art. 2, 3, 7 e 8 del Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506). - Indennità ai Comuni per il mantenimento delle traverse (articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e art. 19 del Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506)		11,200,000 *
50	Concorsi per rinnovazioni del pavimento dei tronchi di strade di 1ª classe dell'Italia centrale compresi entro gli abitaci, ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, del Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506		10,000 *
51	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade dell'Italia centrale (Spesa d'ordine)		300 *
52	Manutenzione delle vie navigabili di 1ª e di 2ª classe ed illuminazione delle aree dei porti lacuali compresi nelle vie navigabili dell'Italia centrale		1,000,000 *
53	Sovvenzione annua a carico dello Stato per concessione di opere e mezzi di navigazione a norma del Capo V del testo unico 11 luglio 1913, n. 939 (Italia centrale)		10,000 *
54	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria nell'Italia centrale		2,400,000 *
55	Spese per il servizio idrografico fluviale e per misure e rilievi relativi all'utilizzazione dei corsi d'acqua nell'Italia centrale		600,000 *
		<i>Da riportarsi</i> . . .	15,220,300 *

LEGISLATURA XXVII — 1^a SESSIONE 1924-25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 31 GENNAIO 1925

	<i>Riporto</i> . . .	15,220,300 »
54	Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1 ^a e 2 ^a categoria e di altre categorie per la parte a quelle attinente nell'Italia centrale . . .	400,000 »
57	Spese eventuali in conseguenza di contravvenzioni alle disposizioni di polizia idraulica nell'Italia centrale (Spesa d'ordine) . . .	3,000 »
58	Manutenzione e riparazione dei porti dell'Italia centrale . . .	3,000,000 »
59	Escavazione dei porti dell'Italia centrale . . .	3,740,000 »
60	Illuminazione delle aree portuali dell'Italia centrale e manutenzione dei relativi impianti . . .	400,000 »
61	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia dei porti dell'Italia centrale (Spesa d'ordine) . . .	5,000 »
		22,768,300 »
	<i>Opere nell'Italia meridionale ed insulare.</i>	
62	Spese per manutenzione ordinaria e straordinaria delle strade di 1 ^a e 2 ^a classe nell'Italia meridionale ed insulare (art. 2, 3, 7 e 8 del Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506) - Indennità ai Comuni per il mantenimento delle traverse (articolo 41 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e art. 19 del Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506) . . .	34,800,000 »

CICCOTTI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CICCOTTI. Onorevoli senatori. Non so se io debba scusarmi per aver esordito ieri in una maniera certo irregolare, con una interruzione: certo non ho bisogno di dire che non fu volontaria inosservanza verso la disciplina, nella quale intendo non essere secondo a nessuno. Io credetti, di fronte al modo come venne impostata la questione dall'onorevole relatore della Commissione di finanze, che fosse opportuno manifestare in una forma breve tale da risparmiare anche, come sarebbe stato mio desiderio, un discorso, il disparere sulla maniera nella quale s'intendono circoscrivere certe questioni di questo bilancio in modo che si discutesse semplicemente di distribuzione contabile di fondi senza risalire a considerazioni più generali e a modi d'impiego. Io pensavo che, come già disse, altra volta, altrove, un oratore, le interruzioni potessero essere le scintille della discussione. E non intendevo naturalmente di

fare una interruzione che servisse a turbare l'eloquente discorso dell'onorevole relatore, ma semplicemente di mettere un inciso che mi dispensasse dal prendere la parola, come, del resto, mi pare accada parecchie volte nelle discussioni di Parlamenti stranieri.

In ogni modo se errai, me ne intiglio io stesso, ora, la pena, sobbarcandomi a prendere la parola (*commenti*), che vorrei tener brevemente. Ed il Senato del resto ha in poter suo il limite e il rimedio, con l'ultima sanzione di non dare ascolto a ciò che non possa esservi interesse di ascoltare.

Voci. Parli, parli.

CICCOTTI. Prospetterò dunque in maniera rapida e sintetica, pur con la necessaria menzione di alcuni particolari, la questione dei lavori pubblici nell'Italia meridionale, in modo che qui, anche da coloro che non ne hanno una nozione sicura e compiuta, se ne possa avere una impressione, anzi una visione che vorrei fosse soprattutto realistica.

Quella dei lavori pubblici nell'Italia meridionale è questione di estrema delicatezza, tale che necessariamente si riesce a giudizi e a provvedimenti fallaci, quando questo problema si vuole assumere in forma troppo generica.

Vi sono, su di essa, pregiudizi e vi sono preconcetti.

Io non sarei di quelli, se ve ne sono, che dicono che si sia fatto tutto quello che si doveva e anche si poteva per l'Italia meridionale. Ma esiterei del pari ad affermare che vi siano proprio correnti, le quali premeditatamente vogliono impedire tuttociò che va a vantaggio del Mezzogiorno. Non porto l'argomento troppo empirico che anche in queste opere del Mezzogiorno i principali capitali vengono da altre regioni di Italia insieme alla maggior parte degli imprenditori. Ma debbo ricordare come, in debite circostanze, non siano mancati, negli ambienti responsabili, uomini di altre regioni che hanno preso a cuore con intelligenza e fermezza, la causa del Mezzogiorno. Non ho bisogno di ricordare uomini politici e scrittori che si sono occupati di questo problema; basterà citare, prima di tutti, i nomi di Leopoldo Franchetti e Sidney Sonnino i quali con tanta acutezza in pubblicazioni che anche oggi possono, in parte, conservare un valore attuale, si occuparono delle condizioni del Mezzogiorno. E nel 1906 l'onor. Sonnino appena al Governo propose quella legge che aveva in vista soprattutto i bisogni dell'Italia meridionale.

Non si può dimenticare come quasi sul fine della sua vita Giuseppe Zanardelli volle venire egli stesso in Basilicata. E, per Napoli, sotto il suo governo, si ebbero quelle inchieste che poi formarono argomento ed elementi a successivi provvedimenti emanati in questa materia. E la legge del 1904 per la Basilicata; valga quello che valga; come l'altra dello stesso anno per Napoli, ed altre seguenti, furono votate sotto il Ministero dell'onor. Giolitti. E l'onor. Mussolini può forse, come in altre cose, non esser stato bene consigliato e bene coadiuvato nei particolari; ma ha dimostrato la buona volontà di provvedere a necessità del Mezzogiorno.

Discutiamo dunque in maniera obbiettiva, non senza dissipare un altro preconcetto, purtroppo alquanto diffuso, che cioè la questione del Mezzogiorno, sia anzitutto e soprattutto una questione di lavori pubblici. Di che credo niente possa essere più erroneo.

Il problema dei lavori pubblici ha grande interesse per l'Italia meridionale, ma è ben lontana dall'esaurire tutto quello che costituiscono le sue pregiudiziali e maggiori necessità.

È appunto la scarsa conoscenza di questi bisogni maggiori e più sostanziali e del modo di provvedervi, che, nella stessa adozione di alcuni lavori pubblici, ha portato ad errori che l'applicazione ha poi straordinariamente aggravati. Se anche, per dir tutto, non bisogna escludere anche la responsabilità delle popolazioni meridionali, le quali molte volte non hanno cognizione esatta di ciò che corrisponde ai loro veri bisogni. Nel che ha parte la stessa loro situazione geografica e condizione sociale, che non agevola la visione o la prevalenza dei maggiori e più larghi interessi e fa sì che ciascuno adegui spesso all'orizzonte del proprio comune aspirazioni che costituiscono solo la soddisfazione di bisogni episodici e contingenti. Naturalmente, poi, su questo si innestano interessi obliqui, motivi secondari, ingerenze di speculatori; e ne vengono così quelle incrostazioni e vegetazioni parassitarie che complicano e deviano, insieme a tante altre cose, anche lo sviluppo e la gestione dei lavori pubblici.

Ma io sono obbligato dall'urgenza dell'ora ad essere breve. E vediamo in riassunto a che cosa si sono ridotti i lavori pubblici per l'Italia meridionale e quali ne sono stati l'importanza e gli effetti.

Chi volesse cominciare da un periodo, certo non molto recente, potrebbe guardare a quello che è accaduto per le strade comunali obbligatorie.

Nessun provvedimento poteva essere in astratto, genericamente, più giusto di quello per cui ogni comune si dovesse congiungere al comune vicino mediante una strada rotabile. Ma andate un po' ad applicare questo principio in paesi alpestri come sono quelli dell'Italia meridionale, dove la congiunzione fra un comune e l'altro portava spese che superavano ogni potenzialità finanziaria degli Enti interessati. È avvenuto così che la legge del 1868 sulle strade obbligatorie, legge teoricamente commendevole, ha dato il primo impulso, nelle sue inopportune o viziose applicazioni, al dissesto, sempre crescente, di molti comuni, che, meglio e più provvidamente, sarebbero stati messi in relazione con un coordi-

namento di grandi arterie stradali e di viabilità rurale.

È accaduto così che tali vie rotabili comunali, per mancanza di traffico e di manutenzione, sono rimaste inutili e sono andate in deterioramento anche là dove non sono rimaste incomplete. E qualche provincia ha dovuto assumerne essa la manutenzione per non far perdere un patrimonio che pure era costato molta spesa. Onde io prendo atto di ciò che ha risposto l'onorevole ministro dei lavori pubblici al senatore Credaro, dicendo che egli vorrà anche a questo provvedere. Perché se dovesse non essere modificata la legge che imponeva alle provincie la manutenzione totale delle strade di prima e seconda serie, e ne fosse resa più ardua la condizione, già difficile, anche tutto questo patrimonio di strade andrebbe necessariamente a perire.

L'onorevole Rolandi Ricci, con la sua solita sottigliezza, ha ieri osservato che è inutile trasferire da un ente all'altro il carico di certe spese, perché, tanto, il contribuente è sempre lo stesso. Ma, onorevole Rolandi Ricci, a misura che le spese si accentrano o si discentrano, vengono ad estendersi o restringersi in un ambito di contribuenti maggiore o minore, e il peso può anche crescere fino a divenire insopportabile.

Passo all'argomento delle ferrovie calabro-lucane, di cui si è accennato anche ieri.

Nel 1910 fu portato innanzi alla Camera un progetto di legge per cui lo Stato avrebbe fatto costruire da Società private (mediante un sussidio chilometrico) nientemeno che 1100 chilometri di ferrovie, le quali avrebbero dovuto insinuarsi in tutti i meandri e sulle pendici di colline e monti della Calabria e della Basilicata, fino a costituire tutta una rete ferroviaria complementare di quella di Stato.

Quando questo disegno di legge venne in discussione alla Camera, ci fu chi fece al Governo questa osservazione: Con questi sussidi chilometrici lo Stato s'impegna a dare per queste strade 15 milioni all'anno per lo spazio di settanta anni: ciò che, se non erro, fa un miliardo e cinquanta milioni di lire, calcolate secondo il valore dell'ante-guerra. Ora se si dessero alla Basilicata e alle Calabrie 15 milioni annui per sviluppare la capacità produttiva delle loro provincie, per intensificare l'agricoltu-

ra, costruire case rurali, curare la zootecnia, migliorare i più modesti mezzi di comunicazione, elevare la sua popolazione rurale, fra dieci anni si troverebbe assai probabilmente chi, avendo modo di remunerarsi degli interessi del capitale col trasporto di uomini e di merci, verrebbe forse a costruire gratuitamente queste ferrovie, da crearsi ora con maggiore spesa. Ma (nei corridoi si dicono tante cose) si diceva che la costruzione di queste ferrovie premeva agli azionisti della società delle ferrovie mediterranee, i quali essendo finito l'esercizio della rete di Stato già gerita, avevano bisogno di collocare i loro capitali. Così, anche perché nessuno si sentiva di respingere ciò che, in apparenza pareva un dono, la legge passò; e la concessione fu data alla Mediterranea, scartando anche altre offerte che offrivano, specie per alcuni tratti, condizioni più vantaggiose.

Dal 1910 ad oggi son passati quindici anni; vi è stata la guerra, è vero: ma quanto credete che di queste ferrovie sia stato costruito? Attraversando la Basilicata e la Calabria, si vedono qua e là, dei tronconi che stenteranno a congiungersi attraverso le più anguste valli e le più erte pendici. In Calabria, se non mi sbaglio, è in esercizio un solo tratto a Gioia Tauro; in Basilicata certamente un solo tratto di circa tredici chilometri da Potenza a Pignola. E, mentre, sulla via rotabile che congiunge questi due comuni, non vi è che un percorso di sette od otto chilometri circa, la ferrovia vi ha impiegato (e si capisce perché) circa tredici chilometri. Dopo la guerra, perché la società delle Calabro-Lucane ha detto di non poter eseguire ferrovie alle condizioni stabilite prima, si sono modificate, non conosco precisamente come, le condizioni: certo con maggiore aggravio della finanza statale. Ma anche con il contributo precedente di quattordici mila lire (perché erano dodicimila a chilometro per i tratti compiuti, e quattordicimila a chilometro per i tratti incompiuti) si va sulle duecento mila lire. E quando si vedono quelle due malinconiche coppie di treni, con pochi passeggeri - perché molti preferiscono percorrere con la carrozza la via rotabile - viene spontaneamente di pensare che il Governo avrebbe potuto istituire due corse di automobili, che in un quarto d'ora avrebbero fatto questo tratto e trasportare gratuitamente tutti quelli

che ci volessero andare. Il Governo, anche con questi trasporti gratuiti, avrebbe in fine d'anno chiusi i conti, diciamo così, in attivo, cioè guadagnando qualche cosa rispetto a quello che spende ora.

E non basta tutto questo, sebbene possa essere già troppo. Queste ferrovie calabro-lucane, le quali restano a grande distanza dagli abitati che dovevano raggiungere - dimodochè si renderebbe necessario, specie per le merci, un continuo trasbordo - sono state fatte a scartamento ridotto; e quindi intralceranno, anche in avvenire, un efficace ed attivo commercio in quella zona.

Io non so quanto realmente si sia speso fino a questo momento; so che questo è il risultato di una delle opere pubbliche a cui ieri si è accennato.

E veniamo alla legge sulla Basilicata, del marzo 1904, che, avendo la durata di 20 anni, ha avuto la sua pietosa fine nel 1924.

Si è forse modificata con essa in qualche cosa sostanziale la condizione della Basilicata? Che cosa si è fatto pel rimboschimento? Per le arginature? Per correggere il regime delle acque? Per rialzare efficacemente l'agricoltura e promuoverne lo sviluppo?

L'on. Presidente, che allora faceva parte della Camera, pronunziò un discorso perchè non si dessero certe esenzioni fiscali alle borgate che si diceva si dovessero far sorgere. E l'onorevole Presidente obbediva a preoccupazioni di carattere amministrativo per le finanze di comuni.

Ma il curioso è questo, che la legge era fatta in modo da impedire che queste borgate si costituissero in qualsiasi maniera, come, di fatto, non si sono costituite. E un ministro, o sottosegretario, del tempo, persona intelligente e di alto valore, cui facevo osservare tutto questo, mi rispose, in *camera charitatis*, che la *vis medicatrix* di certe leggi è che non devono ricevere la loro applicazione. Infatti la legge sulla Basilicata ha risposto in molta parte a questi criteri; tanto da dare verosimiglianza alla voce di quei malevoli, i quali dicono che, con questa legge, il Governo aveva voluto dare un contentino, per non dire una corbellatura, ai deputati della regione, perchè dessero, alla loro volta, un contentino, o una corbellatura, agli elettori.

Si è parlato anche della direttissima Roma-Napoli.

La direttissima ha una lunga storia che qui non è il caso di rievocare. Se ne parlava, niente di meno, anche ai tempi di Ruggero Bonghi, che, non più « platonico puttin », ma sempre « pieno di ingegni », credette di cavarsela con un motto di spirito: « Voi arriverete un'ora prima a Napoli. E quando sarete arrivati un'ora prima, che cosa avrete conchiuso? » Io non voglio prendere argomento da questo, che fu detto evidentemente come una facezia. Guardiamo pure in fondo alla cosa, e al suo svolgimento. Ora ogni cosa può avere il suo valore. Se anche io rompassi questo bicchiere...

Voci. No, No!

CICCOTTI. ... Non lo farò! (*ilarità*).

Sotto un certo rapporto dirò che il mio atto arrecherebbe un' utilità a chi dovrebbe fabbricare un altro. Non c'è cosa al mondo che, accanto al suo lato d'ombra, non abbia il suo lato di luce. Dunque, dire che la direttissima Roma-Napoli sia una cosa assolutamente inutile, sarebbe fallace. Ma tutte le cose hanno un valore comparativo. Ci è sempre da considerare che cosa si potrebbe fare d'altro e di meglio con la stessa spesa.

Ora la direttissima verrà a costare 200 o 300 milioni...

Voci. Di più.

CICCOTTI. ... Tanto meglio, o, piuttosto, tanto peggio. E allora si calcoli che cosa si sarebbe potuto fare per una città come Napoli che ha tanti bisogni, che rappresenta un problema demografico ed economico veramente serio, e anche in certo modo preoccupante, per ogni buon italiano, con quella spesa.

È una città dove vi è tutto un popolo da istruire, e non vi sono scuole nè edifici scolastici sufficienti; dove non si può far fronte a una istruzione industriale adatta che valorizzerebbe uomini e cose; dove occorrerebbe ancora risanare ambienti, rifornire istituti, aprire e regolare strade, dotare biblioteche, completare il porto, fare o agevolare impianti di ogni maniera.

Tecnici autorevoli avevano detto - si aggiunga - che semplicemente con la spesa di 20 milioni si sarebbe potuto rettificare il tratto Cassino-Roma, abbreviando così la linea e ri-

ducendo il tempo del viaggio presso a poco (a parte la possibile elettrificazione) a quello che sarà con la direttissima. Ma accadde un caso avveratosi una sola volta da che esiste il Regno d'Italia, anzi da che esiste la ferrovia: che il Sacco, un corso d'acqua intermedio tra Roma e Napoli, straripò. E allora si disse: « La Capitale è isolata ». E così si rimise sul tappeto questa direttissima Roma-Napoli, a cui peraltro la generalità non s'interessò mai molto; e, perfino, quando la linea fu deliberata nel 1904, non si trovò un solo deputato di Napoli a votarla alla Camera. Cosa che una certa categoria di interessati mostrò deplorare; ma neppure a questo, in genere, dalla cittadinanza si fece caso.

È anche per quest'opera non so che cosa precisamente abbia speso finora lo Stato. Ma anche per questa, si deve osservare che l'opera, sempre incompiuta, va avanti, come va da venti anni e a danno di altre più utili o più necessarie.

È sempre un commento, una glossa a quella mia interruzione: di glossare la quale un po' diffusamente non dovrei esser chiamato io responsabile, perchè io mi era contentato di fare un rilievo nella forma più breve.

Veniamo alla legge per Napoli dell'8 giugno 1904.

Napoli costituisce, come ho già accennato, un problema di grandissimo interesse per l'Italia: si tratta di un problema demografico ed economico che davvero deve dar da pensare. La popolazione di Napoli cresce continuamente. Se Napoli fosse rimasta a duecentoventimila o trecentomila abitanti, forse non avrebbe avuto bisogno di nulla. Ma Napoli, mentre ha cessato di essere la capitale, il centro politico ed economico del Mezzogiorno, ha una popolazione che ha già sorpassato gli ottocentomila abitanti, e si avvierà presto verso il milione. Quella di Napoli è una popolazione la quale ha attitudini meravigliose; e se molti avessero voluto o potuto emigrare, molte difficoltà si sarebbero, in parte, automaticamente attenuate. Ma, a Napoli, prima è mancata la tendenza ad emigrare, ed ora ne manca pure la possibilità. Napoli si trova, quindi, nella condizione di dover provvedere ai bisogni più elementari della vita e anche ai bisogni più alti di una città estremamente popolosa.

In seguito a note vicende che qui è inutile rivangare e che richiamarono l'attenzione sullo scottante argomento, fu fatta la legge per Napoli dell'8 giugno 1904. Non dirò che quella legge avrebbe potuto senz'altro raggiungere i fini che si proponeva. Riconosco la difficoltà di creare subito e artificialmente un centro industriale: ricordo soltanto che il fulcro di quella legge era questo: che si creasse a Napoli una industria tale che, sistemato il porto e creata una zona franca, potesse svilupparsi un movimento industriale e commerciale, tale da provvedere ai bisogni della popolazione e della città.

Si trattava di un progetto ardito e forse anche, in parte, irrealizzabile, se si consideri che un centro industriale non si crea di sana pianta. Ma intanto, per quel tanto che vi si è impiantato d'industrie, i dirigenti hanno avuto, in genere, a lodarsi della mano d'opera che doveva solo essere meglio allenata e resa meno instabile. Si era pensato che espropriando le sorgenti del Volturno e dotando Napoli di una energia idroelettrica, a più buon mercato che in altri paesi, quando a questo elemento di minor costo di produzione si aggiungessero le agevolazioni fiscali e si agevolassero gli scambi con una zona franca, che avrebbe dovuto dar modo di conservare i prodotti in franchigia, si sarebbe aperta una via al miglioramento economico e al lavoro. Dato lo sviluppo che aveva, per il movimento degli emigranti, allora il porto, si aveva un altro coefficiente che poteva concorrere allo scopo, incerto ne' suoi risultati ultimi, ma non vano.

Ma alcuni, che volevano conservare il monopolio dell'energie idroelettriche, fecero l'esco-gitazione di comperare alcuni vecchi mulini di Capo del Volturno.

Ciò bastò per impiantare una causa che, secondo le consuetudini del nostro procedimento giudiziario, si protrasse indefinitamente.

Il governo poteva fare qualche cosa? Sì, poteva fare quello di cui si è ricordato dopo molti anni; quando questi provvedimenti non erano più come, in parte prima efficaci. Il governo non aveva che a modificare la legge sulle espropriazioni per pubblica utilità e stabilire che, quando una certa proprietà è considerata necessaria per l'interesse pubblico e deve essere espropriata, se ne entri in possesso immediatamente, salvo poi a disputare

come e quando si voglia sul prezzo e sui danni per l'avvenire. Allora la causa sarebbe stata troncata sul nascere, e la derivazione non avrebbe potuto essere inceppata, come fu, finchè piacque. Ma il governo ha emanato questa legge soltanto molti anni dopo, quando tante cose erano state già pregiudicate, da un lato e dall'altro e non convergevano più verso il fine primitivo.

Vengo ad un altro accenno che ha fatto anche l'onorevole ministro.

Mi duole, se andando in lungo io abusi della pazienza e dell'ora; ma credo di dire cose che hanno un interesse pubblico. L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha fatto un accenno alla famosa questione del porto Baia-Lago di Averno; questione che ricompare di tanto in tanto su giornali compiacenti come eco di vicende giudiziarie che si prolungano all'infinito.

Non tema l'onorevole ministro che io voglia o possa dire cose che servano a menomare o a compromettere gli interessi dello Stato. Se mai, darò suggerimento, che forse i giuristi potrebbero valutare e il ministro potrebbe tener presente. Ed ecco la rapida storia della questione.

Nell'aprile del 1918, quando cioè le sorti della nostra guerra pendevano ancora incerte, mentre il conflitto era più duro e più incerto nelle campagne di Francia, si feceva un contratto per ridurre il lago di Averno a porto, mettendolo in comunicazione col mare e costruendovi arredi portuali e cantieri, mentre non si era ancor provveduto a espletare quello di Napoli. E un decreto luogotenenziale del 30 giugno 1918, con una motivazione, contro cui si ribellarono gli archeologi, presentava la cosa come « la geniale iniziativa di ripristinare nel lago di Averno l'antico porto dei Cesari..... ».

Il contratto terminava con una clausola per cui era subordinato all'emanazione dei relativi provvedimenti legislativi.

Una condizione risolutiva, dunque.

Si adunò la Commissione, parlamentare di cui facevano anche parte l'attuale sottosegretario ai lavori pubblici onorevole Petrillo e l'onorevole Scialoja suo predecessore nel sottosegretariato del Ministero dei lavori pubblici. E quella Commissione, composta di deputati di Napoli e di altre provincie meridionali, fu una-

nime nel rigettare questo progetto come inconsistente, così per le sue modalità che per la sua essenza e non consentaneo agli interessi dello Stato.

Presentata al Parlamento tale relazione, che ebbe una larga eco anche nella stampa, fu chiesto alla Camera il 12 settembre che si discutesse e si votasse. E, votata questa relazione, si sarebbero sciolti immediatamente tutti gli impegni per il verificarsi della condizione risolutiva. Ma il Presidente del Consiglio del tempo impedì che si regolasse così una cosa che allora si sarebbe potuta liquidare in pochi minuti, in un quarto d'ora, non essendovi su ciò nella Camera dissenso od opposizione. Invece tutto fu lasciata in sospenso; e naturalmente son venute fuori delle cause, che ancora oggi si agitano, sul cui andamento però non voglio interloquire. Ma, a me sembrerebbe, se non mi sbaglio, che non essendovi un termine per l'approvazione oppure per la revoca di quel decreto luogotenenziale, se il governo portasse ora quel decreto al Parlamento ed il Parlamento lo rigettasse, sarebbero esaurite, col provvedimento legislativo, le controversie di cui giustamente si preoccupava l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

Potrei continuare.....

PRESIDENTE. Ma onorevole Ciccotti, siamo in sede di discussione dei capitoli del bilancio e lei mi sembra rientri nella discussione generale!

CICCOTTI. Se ella vuole io cesso immediatamente. Volevo accennare semplicemente alla questione delle bonifiche. Ma, se, per una questione di carattere formale, si crede non sia questa la sede più opportuna per le mie osservazioni, io sono pronto a terminare. Non mi ha mosso la premura di fare, come che sia un discorso. Mi è sembrato solo opportuno, e forse doveroso, dopo che gli argomenti erano venuti sul tappeto, chiarirli, senza attendere il nuovo bilancio e perchè il nuovo ministro ne sia a tempo informato. Debbo per altro aggiungere che quando sono andato a iscrivermi ho chiesto all'onorevole Presidente se potevo iscrivermi su tutta la rubrica dell'intero paragrafo; e l'onorevole Presidente mi ha risposto che avrei potuto parlare sulla rubrica la quale porta il titolo « Opere nell'Italia Meridionale » e io sono quindi sempre in argomento.

Che premura c'è, del resto, che cosa urge, qual nemico è alle porte per anticipare troppo frettolosamente la fine della discussione, mentre discutiamo di problemi che hanno così grande importanza?

L'onorevole ministro ha trattato la questione delle bonifiche del Mezzogiorno, mi permetta di dirlo, un po' troppo *carallièrement*. Voglia cercare al Ministero dei lavori pubblici, attraverso quella farragine di carte di cui ha parlato, di rintracciare le vicende di due bonifiche che interessavano specialmente la Basilicata, cioè quella di Metaponto e di Atella, e vedrà se potevano avere un destino più infelice. Della bonifica di Atella non si trova più nemmeno traccia; la bonifica di Metaponto è stata eseguita soltanto in parte, ed ha avuto vicende e fine che non è cosa lieta rievocare. Le bonifiche meridionali sono molto diverse dalle bonifiche dell'Italia settentrionale, perchè possa bastare l'invocare gli uomini e i metodi che hanno compiuto con fortuna e vantaggio della produzione quelle opere.

Da noi la questione delle bonifiche è soprattutto una questione di rimboschimento, di regolazione dei corsi d'acqua in montagna, di bacini di ritenuta, di arginature. E, quando si vanno a fare queste bonifiche nel piano senza aver provveduto ai lavori nelle zone più alte, si finisce più d'una volta col fare opera vana. E d'altra parte si potrà e si vorrà metter mano subito a tante bonifiche? Io non voglio, e a quest'ora, toccare il tema della malaria qui, poi, dove vi sono tecnici che se ne sono fatta una specialità. La questione, in ogni modo, torna a complicarsi con nuove difficoltà e nuovi dubbi.

Se si vuole agire più prontamente, ora, nel piano, si potrebbe intanto favorire la coltivazione di queste terre malariche, colla motoaratura, e con tanti altri mezzi che evitino la permanenza continua o più lunga dei lavoratori. È bene pure provvedere alle piccole bonifiche che son state assolutamente trascurate. E, date le condizioni dell'agricoltura nell'Italia meridionale, meglio e più facilmente nelle piccole bonifiche si può avere successivamente e con più probabilità la bonifica idraulica, agraria, igienica ed umana. La difesa contro la malaria è pure in gran parte questione di case rurali, che sono alla lor volta centri e mezzo di tutta

una trasformazione agricola. Si potrebbe insistere su questo punto, ma bisogna procedere innanzi.

Un solo accenno e di passaggio nei riguardi di tanti contratti e concessioni di lavori. Onorevole ministro dei lavori pubblici, circolano insieme a voci, anche copie fotografiche, di contratti che saranno magari da galeotto a marinaio, ma aprono il campo a preoccupanti indagini sul modo come sono stati acquisiti certi appalti e fatti certi contratti. Non so se siano pervenuti all'attuale ministro; ne sono pervenuti al suo predecessore, il quale, pare che, se non avesse lasciato il suo posto, ne avrebbe fatta oggetto di studi. Pare si siano fatte concessioni e contratti senza fissare prezzi, senza determinazione di tutte quelle clausole e quegli elementi che sono necessari per la formazione di contratti in cui siano garantiti gl'interessi pubblici.

Si farebbe bene a riesaminare, con diligenza e obbiettività, ciò che ha potuto esser fatto troppo in fretta.

LUSIGNOLI. A quando rimontano?

CICCOTTI. Io non faccio la cronologia; io parlo obbiettivamente ed ho reso a ciascuno ciò che toccava; ho cominciato da Sonnino e da Franchetti per arrivare a Giolitti e a Mussolini criticando dove era il caso di criticare. Io espongo fatti e non voglio lasciarmi andare a ciò che potrebbe sembrare od essere magari pettegolezzo. Io dico semplicemente all'onorevole ministro, che riprenda in esame ciò che è opportuno sia riesaminato per tutela degli interessi dello Stato.

Con questo l'onorevole Rolandi Ricci non vorrà dire che ho voluto screditare l'Amministrazione dello Stato; come sembra abbia accennato ieri. E non me lo sarei aspettato dopo della mia interruzione. Perchè l'Amministrazione dello Stato è un ente collettivo dove ci sono pecore zoppe e altre che hanno le gambe dritte; e non è bene mettere al riparo dell'ente collettivo quelle che sono responsabilità degli individui.

Egli ha accennato pure al fatto che in altri paesi avviene di peggio. E questo mi ha fatto ricordare un episodio occorso in una polemica ad un letterato di molto spirito ora in questo Consesso.

Polemizzando con un critico d'arte, molti

anni addietro, se bisognasse essere tecnico oppure no per parlar di quadri; quel nostro illustre collega ricordò al suo avversario che Sebastiano del Piombo aveva dipinto la flagellazione in S. Pietro in Montorio ed aveva detto parecchie eresie in materia di critica d'arte; e aggiungeva che anch'egli, il critico, se avesse dipinta la Flagellazione sarebbe stato come Sebastiano del Piombo, tale e quale. L'altro, punto sul vivo, soggiunse: « c'è del marcio in Danimarca ». Ed il nostro collega rispose: « E che me n'importa? Ci pensi Re Cristiano ».

Così dirò anche io, che se c'è altrove del marcio e non voglio discuterne l'importanza che possa essere in rapporto ad altre condizioni ed altre economie più pregredite - ci pensino i re Cristiano delle varie Danimarche. Provvediamo, intanto, noi al nostro paese.

PRESIDENTE. Onorevole senatore Ciccotti, la prego di concludere.

CICCOTTI. Dirà l'onorevole Rolandi Ricci: « Ma questa è critica, soltanto critica! » Sì: è critica; ma fare una diagnosi significa già avere fatto un passo, e più d'un passo, nella cura del male. E il rimedio è anche implicitamente indicato, e consiste nello spendere meglio, spendere a ragion veduta e valutare meglio l'ordine di convenienza delle opere da eseguirsi.

Soprattutto bisogna persuadersi che il problema del Mezzogiorno è questione di sviluppo delle forze produttive, naturali ed umane: soprattutto un problema di intensificazione agricola. In ciò s'inseriscono naturalmente anche opere pubbliche, le quali possono e debbono esercitare la loro azione utile in questo processo di produzione. Ma questi lavori pubblici debbono essere tempestivamente e secondo convenienza eseguiti. E, come il processo di produ-

zione non deve essere intralciato o soffocato della mancanza delle indispensabili opere pubbliche, così queste non debbono intralciare o soffocare quelle con un costo dissipatore e assorbente a danno della potenzialità economica. Diversamente accade come a chi volesse spingere un carro mettendolo innanzi ai buoi. E allora, tra l'altro, ciò che non era nella intenzione, diviene - come accade in molte opere pubbliche - nella realtà, una finzione. E il provvedimento diviene espediente in mezzo alle varie emergenze della politica - grande e piccola - e della finanza.

Si tratta di educare emigliorare la mano d'opera, promuovere piccole industrie, formare un patrimonio boschivo, valorizzare le nostre risorse naturali. Le opere pubbliche serviranno a ricostituire e agevolare la circolazione di ciò che si sarà prodotto; i porti serviranno come porta d'ingresso per l'affluenza delle materie prime e per l'uscita delle materie lavorate.

Sono idee che qui si è potuto solo accennare, e che non sarà inopportuno ripetere e sviluppare in altre occasioni. Ella, onorevole ministro, è uomo di riconosciuta probità; lo ha detto lei ed è giusto riconoscerlo. Il suo predecessore aveva iniziato un'opera di revisione che Ella certamente vorrà proseguire. E io le auguro e mi auguro che Ella possa portare nella sua amministrazione criteri chiarificatori, garanzie efficaci, misure moderatrici e mettere in relazione la materia che Ella amministra con tutti gli interessi della economia nazionale.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, pongo ai voti il capitolo 62.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

63	Concorsi per rinnovazioni del pavimento dei tronchi di strade di 1ª classe dell'Italia meridionale e insulare compresi entro gli abitati, ai termini dell'articolo 42 della legge 20 marzo 1865, n. 2248, allegato F, e del Regio decreto 15 novembre 1923, n. 2506	17,000 »
64	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzioni alla polizia delle strade dell'Italia meridionale ed insulare (Spesa d'ordine) . . .	400 »
65	Manutenzione e riparazione delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria nell'Italia meridionale ed insulare	200,000 »
66	Spese per il servizio idrografico fluviale e per misure e rilievi relativi all'utilizzazione dei corsi d'acqua nell'Italia meridionale ed insulare	850,000 »
67	Spese pel servizio di piena e spese casuali pel servizio delle vie navigabili e delle opere idrauliche di 1ª e 2ª categoria e di altre categorie per la parte a quelle attinente nell'Italia meridionale ed insulare	250,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	36,117,400 »

	<i>Riporto . . .</i>	36,117,400 »
68	Spese eventuali in conseguenza di contravvenzioni alle disposizioni di polizia idraulica nell'Italia meridionale ed insulare (Spesa d'ordine)	3,000 »
69	Manutenzione e riparazione dei porti dell'Italia meridionale ed insulare	6,000,000 »
70	Escavazione dei porti dell'Italia meridionale ed insulare	6,800,000 »
71	Illuminazione delle aree portuali dell'Italia meridionale ed insulare e manutenzione dei relativi impianti	450,000 »
72	Lavori eventuali in conseguenza di contravvenzione alla polizia dei porti dell'Italia meridionale ed insulare (Spesa d'ordine)	5,000 »
		49,375,400 »
	<i>Automobili, strade ferrate e servizi di navigazione lacuale.</i>	
73	Spese per le Commissioni arbitrali interprovinciali per le questioni sorgenti dall'applicazione dei concordati di lavoro stipulati tra aziende di trasporto a trazione meccanica e personale (Regio decreto 19 ottobre 1923, n. 2311)	50,000 »
74	Ispettorato generale delle ferrovie, tramvie e automobili. Personale di ruolo - Indennità di trasferta	500,000 »
75	Quota a carico dello Stato italiano della spesa riguardante la delegazione italo-svizzera per il Sempione (legge 21 gennaio 1904, n. 15) (Spesa obbligatoria).	3,000 »
76	Concorso dello Stato a favore del Comitato permanente del Congresso internazionale ferroviario residente in Bruxelles	3,200 »
77	Sovvenzioni chilometriche per la costruzione e per l'esercizio di ferrovie concesse all'industria privata posteriormente alla legge 30 aprile 1899, n. 168 (articoli 7, 27, 32 e 220 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447 e decreto luogotenenziale 23 febbraio 1919, n. 303 (Spesa obbligatoria)	65,961,500 »
78	Sovvenzioni per concessioni di sola costruzione di ferrovie (art. 235 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) (Spesa obbligatoria)	7,833,500 »
79	Sovvenzioni per pubblici servizi di navigazione lacuale (leggi 5 marzo 1893, n. 125, 21 luglio 1911, n. 852, 23 giugno 1912, n. 659, e 8 giugno 1913, n. 631) (Spesa obbligatoria)	2,180,000 »
	<i>Da riportarsi . . .</i>	76,531,200 »

	<i>Riporto</i> . . .	76,531,200 »
80	Sovvenzioni alle tramvie extra-urbane a trazione meccanica in servizio pubblico (art. 258 e 262 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447) ed alle tramvie di cui all'articolo 113 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 12 ottobre 1913, n. 1261.	2,000,000 »
81	Sussidi per l'impianto e l'esercizio in servizio pubblico di automobili o di altri mezzi di trazione meccanica sulle strade ordinarie fra località non congiunte da ferrovie o da tramvie e per l'istituzione e l'esercizio di nuovi servizi automobilistici provvisori determinati da necessità di ordine pubblico (articoli 276, 277 e 278 del testo unico di legge approvato con Regio decreto 9 maggio 1912, numero 1447, e decreto Reale 15 febbraio 1920, n. 210)	12,750,000 »
		91,281,200 »
TITOLO II.		
SPESA STRAORDINARIA		
CATEGORIA I. — SPESE EFFETTIVE.		
Spese generali.		
82	Indennità di trasferta al personale di ruolo del Genio civile, in dipendenza delle opere straordinarie	9,000,000 »
83	Indennità di trasferta al personale dipendente dal Genio civile, giusta l'articolo 19 del testo unico di legge 23 settembre 1906, n. 522, addetto alle opere straordinarie	1,500,000 »
84	Indennità temporanea mensile ai funzionari civili di ruolo (decreto luogotenenziale 14 settembre 1918, n. 1314, e Regio decreto 3 giugno 1920, n. 737)	9,000,000 »
85	Assegni ed indennità temporanea mensile al personale straordinario, avventizio ed assimilato	510,500 »
86	Indennità di trasferta e competenze al personale straordinario, avventizio ed assimilato	168,000 »
87	Indennità temporanea al personale salariato delle Amministrazioni dello Stato, indicato nella tabella annessa al decreto luogotenenziale 7 aprile 1918, n. 444 (Regi decreti 4 settembre 1919, n. 1738, 27 novembre 1919, n. 2335, 28 dicembre 1919, n. 2485 e 3 giugno 1920, n. 737)	13,000,000 »
88	Stipendi e altri assegni fissi al personale di ruolo in servizio nelle nuove provincie e proveniente dal cessato regime	3,000,000 »
	<i>Da riportarsi</i> . . .	36,178,500 »

	<i>Riporto</i>	36,178,500 »
89	Indennità temporanea mensile al personale in servizio nelle nuove provincie e proveniente dal cessato regime	1,000,000 »
90	Indennità di trasferta e di traslocazione al personale in servizio nelle nuove provincie e proveniente dal cessato regime	1,500,000 »
91	Assegni, competenze e indennità al personale avventizio e salariato in servizio nelle nuove provincie	5,500,000 »
92	Spese di affitto e di arredamento di locali ad uso del Genio civile in dipendenza della esecuzione delle opere pubbliche straordinarie	391,500 »
		44,570,000 »
	<i>Opere nell' Italia settentrionale.</i>	
93	Opere stradali nell'Italia settentrionale.	20,000,000 »
94	Opere idrauliche nell'Italia settentrionale.	50,000,000 »
95	Utilizzazione di acque pubbliche e di combustibili nazionali nell'Italia settentrionale	2,500,000 »
96	Opere di bonificazione nell'Italia settentrionale.	23,000,000 »
97	Opere marittime nell'Italia settentrionale.	41,000,000 »
98	Edifici pubblici governativi nell'Italia settentrionale.	3,000,000 »
99	Spese dipendenti da alluvioni, piene, frane ed esplosioni nell'Italia settentrionale	8,000,000 »
100	Spese dipendenti dalla guerra nell'Italia settentrionale.	5,000,000 »
101	Ricostruzione nelle terre liberate e redente	<i>per memoria</i>
		152,500,000 »
	<i>Opere nell' Italia centrale.</i>	
102	Opere stradali nell'Italia centrale	17,500,000 »
103	Opere idrauliche nell'Italia centrale	20,000,000 »
104	Utilizzazione di acque pubbliche e di combustibili nazionali nell'Italia centrale	4,700,000 »
105	Opere di bonificazione nell'Italia centrale	40,500,000 »
	<i>Da riportarsi</i>	82,700,000 »

LEGISLATURA XXVII — 1ª SESSIONE 1924 25 — DISCUSSIONI — TORNATA DEL 31 GENNAIO 1925

		<i>Riporto</i> . . .	82,700,000 »
106	Opere marittime nell'Italia centrale		28,000,000 »
107	Edifici pubblici governativi nell'Italia centrale		4,500,000 »
108	Opere speciali in Roma		3,000,000 »
109	Spese dipendenti da alluvioni, piene e frane dell'Italia centrale . .		5,000,000 »
110	Spese dipendenti da terremoti nell'Italia centrale		11,000,000 »
111	Spese dipendenti dalla guerra nell'Italia centrale		300,000 »
			134,500,000 »
	<i>Opere nell'Italia meridionale e insulare.</i>		
112	Opere stradali nell'Italia meridionale e insulare		55,000,000 »
112 <i>bis</i>	Opere stradali da classificare nelle provincie calabresi (Regio decreto 3 marzo 1924, n. 286)		50,000,000 »
113	Opere idrauliche nell'Italia meridionale e insulare		10,000,000 »
114	Utilizzazione di acque pubbliche e di combustibili nazionali nell'Italia meridionale e insulare		8,000,000 »
115	Acquedotto pugliese e silvicoltura del Sele		10,840,000 »

VIGONI. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIGONI. Non ho sentito parlare da alcuno dell'acquedotto pugliese; credevo che alcuno dei colleghi, particolarmente l'on. Ciccotti, ultimo oratore, s'interessasse di una questione la quale tocca da vicino particolarmente le masse lavoratrici.

In quest'ora di impazienza per la votazione, ometterò per brevità qualunque accenno al passato, ma devo ricordare all'onorevole ministro dei lavori pubblici come l'acquedotto pugliese si trova in questo momento in un periodo di transizione, direi quasi di evoluzione, perchè è prossimo il compimento del condotto principale dell'acqua, la quale deve servire ad alimentare tutte le derivazioni esistenti e quelle che ancora sono da fare: quindi è necessario provvedere non solo all'ultimazione del condotto principale che potrà essere compiuto fra un paio d'anni, ma contemporaneamente a tutte

le opere di distribuzione dell'acqua ai comuni che salgono a parecchie migliaia di chilometri di condotta e che furono contemplati nella relazione del commissario, ing. Postiglione.

Brevemente: ci sarebbe da provvedere a 40 milioni di lavori per le opere di completamento della galleria principale, salvo deduzione delle spese dei lavori già in corso, perchè i dati si riferiscono alla fine del 1923: alle diramazioni primarie oltre Foggia, e per Lecce e Taranto, per 79 milioni e 270 mila lire; per le diramazioni secondarie 193 milioni e cinquanta mila; per le diramazioni esterne agli abitati, 7 milioni e per le distribuzioni urbane 80 milioni 400 mila, in tutto circa 400 milioni, dal quale preventivo vanno detratte le opere che, come dissi, sin ora saranno eseguite in quest'anno e in parte nell'anno venturo, e i ricavi che si potranno fare dalla vendita dell'acqua ai singoli utenti.

La vendita dell'acqua ha dato degli ottimi risultati in questi ultimi anni, quantunque abbia

dovuto tenersi limitata per causa dei guasti nella condotta principale.

Sarebbero stati disponibili circa 5 metri cubi al minuto secondo e non se ne poterono portare ai centri abitati già allacciati più di 2 metri cubi, o 2 metri cubi e mezzo; tuttavia abbiamo nel 1923 un reddito di oltre 3 milioni di lire di ricavo dalla vendita dell'acqua e le richieste superano la disponibilità, il consumo supera le concessioni singole.

Si è calcolato che le opere residue potranno compiersi in otto anni, graduandole in modo da corrispondere alle esigenze della mano d'opera e del personale disponibili.

Io credo che a quest'opera sia assolutamente necessario provvedere, e che il programma ideato dal Regio Commissario meriti tutta la contemplazione del ministro e del Governo; è un'opera la quale provvede ad un bisogno vivamente sentito da quelle popolazioni, specie ora che succedono confronti fra quelli che godono già dell'acqua potabile e quelli che la aspettano.

Per brevità di tempo indicherò che le conclusioni della relazione presentata dal Regio Commissario sono a pag. 109, là ove tratta delle condizioni dei pugliesi tuttora mancanti delle acque dell'acquedotto

Dopo ciò io non avrei bisogno di dire altro, fuorchè esporre all'onorevole ministro ed

al Governo il vivo desiderio che siano adottati i provvedimenti che furono indicati dal Regio Commissario per sollecitare la fine di questa opera grandiosa dell'acquedotto pugliese.

Ed ho finito. (*Approvazioni*).

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

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

GIURIATI, *ministro dei lavori pubblici*. Lo acquedotto pugliese è una di quelle opere di cui leggi speciali già garantiscono la sorte. Per quanto possa essere in facoltà del ministro, dichiaro che quest'opera avrà tutte le sollecitudini del Governo, in quantochè il Governo si rende conto dell'importanza degli interessi e dei bisogni che all'opera stessa si connettono.

VIGONI Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

VIGONI. Ringrazio vivamente l'onorevole ministro degli affidamenti dati; e spero che i lavori vengano al più presto compiuti, poichè ciò sarà anche di vantaggio all'erario, diminuendo, mano mano che l'acqua affluisce, gli oneri sul bilancio dei lavori pubblici. Questo è pure il parere del Regio commissario; e credo sia perfettamente fondato.

PRESIDENTE. Se non si fanno altre osservazioni pongo ai voti il capitolo 115.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvato).

116	Conduttura di acqua potabile in provincia di Potenza	11,950,000 »
117	Opere di bonificazione nell'Italia meridionale e insulare	20,000,000 »
118	Opere marittime nell'Italia meridionale e insulare	67,800,000 »
119	Edifici pubblici governativi nell'Italia meridionale e insulare	700,000 »
120	Spese dipendenti da alluvioni, piene e frane nell'Italia meridionale e insulare	17,000,000 »
121	Spese dipendenti da danni di terremoti e di eruzioni vulcaniche nell'Italia meridionale e insulare	17,940,000 »
122	Spese dipendenti dalla guerra nell'Italia meridionale e insulare	200,000 »
		269,430,000 »
	<i>Spese per la costruzione di case economiche e popolari.</i>	
123	Concorsi e contributi per la costruzione di case economiche e popolari e spese concernenti il funzionamento dei relativi servizi	<i>per memoria</i>

<i>Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione.</i>		
124	Sussidi straordinari di esercizio, somministrazione di fondi per gestioni dirette a cura dello Stato, anticipazioni di spese per provvedimenti di ufficio e spese diverse per ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione interna	<i>per memoria</i>
<i>Fondo di riserva.</i>		
125	Fondo di riserva per spese impreviste.	10,000,000 »
CATEGORIA II. — SPESE DI COSTRUZIONI DI STRADE FERRATE.		
126	Costruzione di strade ferrate	250,000,000
CATEGORIA III. — MOVIMENTO DI CAPITALI.		
<i>Partite che si compensano nell'entrata.</i>		
127	Anticipazione di spese contrattuali a carico degli appaltatori . . .	10,000 »
RIASSUNTO PER TITOLI		
TITOLO I.		
SPESA ORDINARIA		
<i>CATEGORIA I. — Spese effettive.</i>		
	Spese generali.	58,318,500 »
	Debito vitalizio	4,550,000 »
	<i>Da riportarsi . . .</i>	62,868,500 »

	<i>Riporto</i> . . .	62,868,500 »
Opere nell'Italia settentrionale		61,846,300 »
Opere nell'Italia centrale		22,768,300 »
Opere nell'Italia meridionale e insulare		49,375,400 »
Automobili, strade ferrate e servizi di navigazione lacuale		91,281,200 »

Totale della categoria prima della parte ordinaria . . .		288,139,700 »
TITOLO II.		
SPESA STRAORDINARIA.		
<i>CATEGORIA I. — Spese effettive.</i>		
Spese generali.		44,570,000 »

Opere nell'Italia settentrionale		152,500,000 »

Opere nell'Italia centrale		134,500,000 »

Opere nell'Italia meridionale e insulare		269,430,000 »

Spese per la costruzione di case economiche e popolari		»

Ferrovie, tramvie, servizi automobilistici e di navigazione		»

Fondo di riserva.		10,000,000 »

Totale della categoria prima della parte straordinaria . . .		611,000,000 »

<i>CATEGORIA II. — Spese di costruzione di strade ferrate</i>		250,000,000 »

CATEGORIA III. — Movimento di capitali.

Partite che si compensano nell'entrata	10,000 »
<hr/>	
Totale del titolo II (Spesa straordinaria) . . .	861,010,000 »
<hr/>	
Totale delle spese reali (Ordinarie e straordinarie) . . .	1,149,149,700 »

RIASSUNTO PER CATEGORIE

Categoria I. — Spese effettive (Parte ordinaria e straordinaria) . . .	899,139,700 »
Categoria II. — Costruzione di strade ferrate (Parte straordinaria) . .	250,000,000 »
Categoria III. — Movimento di capitali	10,000 »
<hr/>	
Totale spese reali . . .	1,149,149,700 »

PRESIDENTE. Procederemo ora alla discussione degli articoli coi quali si approvano gli stanziamenti testè letti. Li rileggo:

Art. 1.

Il Governo del Re è autorizzato a far pagare le spese ordinarie e straordinarie del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925, in conformità dello stato di previsione annesso alla presente legge.

(Approvato).

Art. 2.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1924-25 per le concessioni di opere idraulico-forestali dei bacini montani, di cui all'articolo 15 della legge 13 luglio 1911, n. 774, è fissato in lire 200,000 e quello per le concessioni di opere idrauliche di cui all'articolo 53 del testo unico

25 luglio 1904, numero 523, modificato dall'articolo 22 della predetta legge 13 luglio 1911, n. 774, nel medesimo esercizio 1924-25, è fissato in lire 200,000 per ciascuna categoria.

(Approvato).

Art. 3.

Il limite d'impegno nell'esercizio 1924-1925 per le sovvenzioni di costruzioni ferroviarie di cui all'articolo 4 della legge 30 aprile 1899, n. 128, agli articoli 1 e 4 della legge 16 giugno 1907, n. 540, all'articolo 5 della legge 12 luglio 1908, n. 444 e all'articolo 8 del decreto luogotenenziale 22 febbraio 1919, n. 303, è fissato in lire 8.000.000.

(Approvato).

Art. 4.

L'assegnazione complessiva di bilancio di lire 750.000.000, stabilita con l'articolo 1 del

Regio decreto 3 maggio 1923, n. 1285, per opere pubbliche straordinarie in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1924-25 al 1927-28, è ripartita nel modo seguente:

Esercizio	Spese effettive	Spese per costruzioni ferroviarie	Totale
1924-25 . . .	500,000,000	250,000,000	750,000,000
1925-26 . . .	700,000,000	50,000,000	750,000,000
1926-27 . . .	750,000,000	.	750,000,000
1927-28 . . .	750,000,000	.	750,000,000

(Approvato).

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione a scrutinio segreto di questo disegno di legge.

Prego il senatore, segretario, onorevole Rebaudengo di fare l'appello nominale.

REBAUDENGO, segretario, fa l'appello nominale.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Prego gli onorevoli senatori di procedere allo spoglio delle urne.

(I senatori segretari procedono alla numerazione dei voti).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Agnetti, Albertini, Albini, Albricci, Amero D'Aste, Ancona, Angiulli, Artom.

Baccelli Alfredo, Baccelli Pietro, Bellini, Benenini, Bergamasco, Bergamini, Berio, Bertetti, Berti, Bianchi Luigi, Bianchi Riccardo, Biscaretti, Bollati, Bonazzi, Boncompagni, Boni, Bonin, Borea D'Olmo, Borsalino, Brondi, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Cadorna, Cagnetta, Calisse, Callaini, Camerini, Campello, Campostrini, Canevari, Cao Pinna, Capaldo, Capotorto, Carissimo, Casati,

Cassis, Castiglioni, Cataldi, Catellani, Caviglia, Cefalo, Cefaly, Cesareo, Chimienti, Ciccotti, Cimati, Cirmeni, Cito Filomarino, Civelli, Coccchia, Coffari, Colonna, Colosimo Contarini, Corbino, Corradini, Credaro, Cremonesi, Cusani Visconti.

Da Como, Dallolio Alberto, Dallolio Alfredo, D'Amelio, D'Andrea, De Cupis, Del Bono, Del Pezzo, De Marinis, De Vito, Diaz, Di Bagno, Diena, Di Frasso, Di Robilant, Di Terranova, Di Trabia, De Vico, Dorigo.

Einaudi.

Fadda, Faelli, Faina, Fano, Ferraris Dante, Ferraris Maggiore, Ferrero di Cambiano, Fracassi, Francica-Nava, Fratellini, Frola.

Gallina, Gallini, Garavetti, Garbasso, Garofalo, Garroni, Gentile, Giardino, Gioppi, Giordani, Giordano Apostoli, Giunti, Gonzaga, Grandi Grassi, Greppi, Grosoli, Grossich, Guala, Guidi.

Imperiali, Inghilleri.

Lagasi, Lanciani, Libertini, Loria, Lucchini, Luiggi, Lusignoli.

Malagodi, Malaspina, Mango, Manna, Marcello, Marchiafava, Mariotti, Martinez, Martini, Martino, Mattioli-Pasqualini, Mayer, Mazziotti, Mazzoni, Mengarini, Milano Franco d'Aragona, Montresor, Morello, Morrone, Mortara, Mosca, Mosconi.

Novaro.

Oliveri, Orsi Felfino, Orsi Paolo.

Pagliano, Pais, Palummo, Pansa, Pantano, Paternò, Paulucci Di Calboli, Pavia, Peano, Pecori Giraldi, Pestalozza, Petitti di Roreto, Piaggio, Pincherle, Podestà, Poggi, Polacco, Pozzo, Pullè, Puntoni.

Raggio, Raineri, Rajna, Rava, Rebaudengo, Reggio, Ricci Corrado, Rolandi-Ricci, Rossi Giovanni, Ruffini.

Sanarelli, Sanjust Di Teulada, San Martino, Sanminiatelli, Santucci, Scaduto, Scalori, Schanzer, Scherillo, Scialoja, Sechi, Segrè, Setti, Sili, Simonetta, Sinibaldi, Sitta, Soderini, Sormani, Spirito, Squitti, Stoppato, Suardi, Supino.

Taddei, Tamassia, Tassoni, Tecchio, Thaon Di Revel, Tittoni Romolo, Tivaroni, Tolomei, Tommasi, Torraca, Torrigiani, Treccani, Triangi.

Valenzani, Valerio, Valvassori-Peroni, Venosta, Venturi, Venzi, Viganò, Vigliani, Vigoni, Vitelli, Volterra.

Zupelli.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione a scrutinio segreto del disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925 (N. 80):

Senatori votanti	233
Favorevoli	177
Contrari	56

Il Senato approva.

Annuncio di interrogazione.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole senatore, segretario, Sili di dar lettura di una interrogazione presentata alla presidenza,

SILI, *segretario*, legge:

Interrogazione con risposta scritta:

Il sottoscritto interroga l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per sapere se sia conforme ovvero contrario alle convenzioni relative alla concessione di esercizio da parte della Società anonima per ferrovie vicinali della ferrovia Roma-Fiuggi-Frosinone, la circolare n. 12 del 1922, per la quale i portatori di tessera di libero percorso - senatori e deputati espressamente compresi - per viaggiare nei treni diretti, debbono, alla pari degli altri viaggiatori, provvedersi a pagamento « di biglietto speciale di supplemento ». Il rilievo è di principio.

Tommasi.

PRESIDENTE. Lunedì seduta pubblica alle ore 15 con il seguente ordine del giorno:

I. Interrogazione.

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 26 giugno 1924, n. 1032, che deferisce transitoriamente ai Prefetti le attribuzioni spettanti ai Sottoprefetti nei Comuni e le istituzioni pubbliche di assistenza e beneficenza del 1° circondario; del Regio decreto 15 agosto 1924, n. 1327, riguardante nomine a titolo di prova dei vincitori del concorso al grado di vice segretario dell'Amministrazione dell'interno in deroga alle norme vigenti; del Regio decreto 23 ottobre 1924, n. 1672, che porta modificazioni ai testi unici delle leggi sul Consiglio di Stato e sulla Giunta Provinciale Amministrativa approvati con Regi decreti del 26 giugno 1924, nn. 1054 e 1058 (N. 93).

Stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica, per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1924 al 30 giugno 1925 (N. 88);

Conversione in legge del Regio decreto 15 maggio 1924, n. 991, concernente il riordinamento dell'Istituto agricolo coloniale italiano di Firenze (N. 72);

Conversione in legge del Regio decreto 23 maggio 1924, n. 905, riguardante la nuova tariffa per la spedizione delle cartoline illustrate (N. 24);

Conversione in legge del Regio decreto 22 maggio 1924, n. 1084, contenente disposizioni per la Scuola di Ostetricia di Trieste e per la Biblioteca governativa di Gorizia (N. 46).

La seduta è tolta (ore 18).

Licenziato per la stampa il 17 febbraio 1925 (ore 17).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'ufficio dei Resoconti delle sedute pubbliche.