

Approvazione di eccedenze di impegni nel bilancio delle finanze, per l'esercizio 1913-14.	Pag. 7345
Approvazione di eccedenze di impegni nella spesa degli economati generali dei benefici vacanti, pel 1913-14.	7346
Approvazione di eccedenze di impegni nel bilancio della pubblica istruzione, per l'esercizio 1913-14.	7346
Approvazione di maggiori assegnazioni nel bilancio della pubblica istruzione, per l'esercizio 1913-14.	7346
Approvazione di eccedenze d'impegni nel bilancio dell'interno, per l'esercizio 1913-14.	7346
Risposte scritte ad interrogazioni	7298
ASTENGO: Lavori lungo la spiaggia di Vado Ligure.	7349
BEVIONE: Aviazione civile.	7349
CACCIALANZA: Insegnanti elementari	7350
CANNAVINA: Trasferimento di un sotto bibliotecario	7351
CAPPA: Scuola di Colle di Sogno	7352
NUNZIANTE: Impianto dell'ufficio telefonico a Gioia Tauro	7353
VALENZANI: Distretto militare di Roma	7353
VINAJ: Cedibilità degli stipendi degli impiegati	7354

La seduta comincia alle 14.5.

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

Dichiarazione di voto.

RAMPOLDI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

RAMPOLDI. Trovandomi nei giorni scorsi in regolare congedo per motivi di salute e non avendo quindi potuto essere presente alle tornate parlamentari di ieri l'altro e di ieri, dichiaro che, se fossi stato presente, avrei votato a favore del passaggio alla discussione degli articoli del disegno di legge per la difesa economica e militare dello Stato e contro la proposta Modigliani-Turati.

PRESIDENTE. Si terrà conto di questa dichiarazione nel processo verbale della seduta d'oggi.

Non essendovi altre osservazioni, s'intenderà approvato il processo verbale della seduta di ieri.

(È approvato).

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Grassi, di giorni 2; Queirolo, di 5; Pennisi, di 10;

Faelli, di 2; Solidati-Tiburzi, di 3 e Beilati, di 1; per motivi di salute, gli onorevoli: Cicarelli, di giorni 3 e Nitti, di 8; per ufficio pubblico, l'onorevole De Capitani, di giorni 3.

(Sono concessi).

Verificazione di poteri.

PRESIDENTE. La Giunta delle elezioni ha presentato la relazione sulla elezione contestata del collegio di Gorgonzola.

Sarà stampata, distribuita ed iscritta nell'ordine del giorno della seduta di venerdì 19 corrente.

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Gli onorevoli sottosegretari di Stato per la istruzione pubblica, la guerra, le poste e i telegrafi, i lavori pubblici e il tesoro hanno trasmesso le risposte scritte alle interrogazioni dei deputati Caccialanza, Cannavina, Cappa, Astengo, Valenzani, Bevione, Nunziant e Vinaj.

Saranno pubblicate, a norma del regolamento, nel resoconto stenografico della seduta d'oggi (1).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni.

La prima è dell'onorevole Saraceni al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se, alla vigilia della nostra partecipazione alla guerra, e quando il popolo vuole essere affratellato nella pace delle famiglie e nella feconda concordia dei cuori, intenda provocare dalla clemenza del Sovrano una completa amnistia a favore dei ferrovieri colpiti da sentenze di condanna o da punizioni disciplinari per l'ultimo sciopero, e che da più mesi espiano duramente il loro fallo insieme con le proprie famiglie innocenti ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

VISOCCHI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Prescindendo dalla motivazione che l'onorevole Saraceni ha creduto di dare alla sua interrogazione — motivazione su la quale non intendo e non posso fare apprezzamenti — osserverò, innanzi tutto, che avverso i provvedimenti disciplinari che l'Amministrazione ferroviaria si vide spiacevolmente costretta ad adottare, a carico degli agenti che partecipano

(1) V. in fine.

rono allo sciopero del giugno 1914, sono stati presentati numerosi ricorsi in via amministrativa e qualcuno alla IV Sezione del Consiglio di Stato, dei quali ricorsi parte sono stati respinti, parte accolti ed altri sono ancora in corso di esame. Alcuni di detti provvedimenti, dunque, in seguito ai risultati dei ricorsi, sono stati già revocati o modificati; altri non possono considerarsi ancora definitivi, non essendo esauriti i rimedi amministrativi accordati dalla legge a garanzia dei diritti dei colpiti.

Per la maggior parte poi delle punizioni disciplinari, che consistono nella proroga del termine per l'aumento delle paghe o stipendi, e nella degradazione, qualche atto d'indulgenza a favore degli agenti che se ne rendano meritevoli sarà possibile.

Non si tratta di far ricorso, come accenna l'onorevole interrogante, alla prerogativa Sovrana dell'amnistia, di cui già hanno beneficiato i ferrovieri, giacchè è noto che l'amnistia riguarda soltanto le condanne penali per reati e non estende i suoi effetti alle punizioni disciplinari: ma nelle disposizioni regolamentari potrà — nei detti casi — trovare fondamento un atto di clemenza dell'Amministrazione ferroviaria, giacchè l'articolo 4 del regolamento del personale consente, appunto, che agli agenti che se ne rendano meritevoli, dopo trascorso un anno dalla degradazione, venga concessa la reintegrazione, e così pure l'articolo 40 dello stesso regolamento dispone che, dopo scontata una prima volta la proroga dell'aumento di paga, possa essere tolta la ripercussione di tale proroga, sempre che, beninteso, l'agente se ne renda meritevole.

Su queste benevoli disposizioni regolamentari l'Amministrazione ferroviaria ha richiamato tutta l'attenzione degli agenti nel comunicare i provvedimenti disciplinari adottati a loro carico, ed io ben volentieri assicuro l'onorevole interrogante che il Governo non sarà avaro d'indulgenza verso tutti quegli agenti i quali, con la costante buona condotta e con l'osservanza rigorosa e scrupolosa dei propri doveri, sapranno far dimenticare gli errori che commisero e dimostreranno così, come ho piena fiducia, che lo Stato, anche nelle più ardue e gravi evenienze potrebbe far sempre sicuro affidamento su lo spirito di disciplina e sul patriottismo dei funzionari ed agenti ferroviari tutti. (*Approvazioni*).

Per quanto poi riguarda gli agenti dichiarati dimissionari per i quali le disposizioni di legge non consentono la riammis-

sione, mi rincresce dire che nessun provvedimento straordinario è in corso.

PRESIDENTE. L'onorevole Saraceni ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

SARACENI. Io presentai la mia interrogazione quando l'amnistia non era stata ancora consentita.

Fervidamente desiderata, lungamente attesa, venne finalmente il 29 dicembre, soltanto però per i ferrovieri colpiti da procedimento penale. Per questo verso la mia interrogazione è dunque esaurita.

Ma io invocavo l'amnistia anche per le punizioni semplicemente disciplinari. E per questa parte della mia interrogazione il Governo dà una risposta che non mi scontenta completamente.

Infatti io avevo precedentemente presentata la stessa interrogazione al ministro dell'interno, e, poichè compresi che egli avrebbe risposto col proposito preciso ed assoluto di negare l'amnistia ai ferrovieri colpiti da misure disciplinari, feci cadere l'interrogazione per non raccogliere l'amaro rifiuto, e per non pregiudicare la questione. Oggi, il Governo è divenuto più ragionevole, più umano, più buono. Non dice *sì* per tutti quanti; ma non dice *no* per la maggior parte.

Onorevole sottosegretario di Stato, cammini ancora un poco su questa via di ragionevolezza e di bontà; e pensi che il perdono è la virtù dei Governi consapevoli e forti; che la clemenza è anche un trionfo della giustizia; che l'equità è il più alto dovere dei sovrani poteri dello Stato. (*Approvazioni*). Questa virtù di clemenza, questo dovere d'equità io reclamo dal Governo del mio paese.

Se si amnistiarono fatti deplorabili che erano assurti alla trista gravità di reati, domando perchè, sia pure in via amministrativa con le facoltà discrezionali della Direzione generale, non si dovrebbe estendere l'ala del perdono e dell'oblio anche su fatti assai più lievi, su colpe semplicemente disciplinari.

Badi il Governo: il perdono che, con tutta l'anima invoco, nella tragica eccezionalità del momento, non sarà da alcuno ritenuto un arrendevole atto di debolezza; ma apparirà a tutti come un atteso e nobilissimo gesto di sapienza politica.

In quest'ora in cui tutti i cuori si levano in alto, e tutte le anime veramente italiane si cercano e si stringono insieme nel patto fratellale dell'amore e della concordia civile, per formare il fascio ar-

mato che dovrà muovere alla redenzione delle nostre terre che ci attendono vegliate dalle aquile latine, e della nostra superba città che, in fondo all'Adriatico, splende alle nostre speranze; in quest'ora cocente di gentili ansie patriottiche, al soldato italiano che sta per partire, dovete dar la certezza che dietro di sè egli lascia non l'odio che divide, ma l'amore che affrettella; non la civile bestemmia contro il Governo del suo paese, ma il fervore della simpatia e della fiducia; non la miseria e l'ira di gente gettata sul lastrico, ma il pane e la gioia delle famiglie.

Raccoglietela la mia voce. È di un uomo assai modesto; ma sento che in essa palpita la grande voce di tutto il paese. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Valenzani ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici, « per conoscere le ragioni che non hanno consentito di comprendere nell'elenco dei comuni danneggiati dal terremoto, ai fini del Regio decreto 5 febbraio 1915, Poli e Zagarolo ».

VISOCCHI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Onorevole Presidente, risponderò contemporaneamente alle interrogazioni degli onorevoli Zegretti e Piccirilli, che concernono un argomento analogo.

PRESIDENTE. Leggerò allora anche queste interrogazioni:

Zegretti, ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici, « per conoscere quali provvedimenti intendano adottare per gli edifici pubblici e privati danneggiati dal terremoto in quei comuni che non risulteranno inclusi negli elenchi definitivi compilati dal Governo, giusta il Regio decreto 5 febbraio 1915, n. 62 »:

Piccirilli, ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici, « sui motivi per i quali i comuni di Strangolagalli, Ceccano e Villa Santo Stefano, rimasti gravemente danneggiati dal terremoto del 13 gennaio, non figurano negli elenchi pubblicati ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici ha facoltà di rispondere.

VISOCCHI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Anzitutto desidero di rettificare una affermazione contenuta nell'interrogazione dell'onorevole Valenzani: che i comuni di Poli e Zagarolo sarebbero stati esclusi dall'elenco dei comuni danneggiati dal terremoto.

Il comune di Poli figura nell'elenco approvato con decreto 14 febbraio scorso.

La mia rettificazione, peraltro, non ha valore di smentita: perchè, quando l'onorevole Valenzani presentò la sua interrogazione, il comune di Poli era ancora escluso dall'elenco.

Ho voluto fare questa rettificazione, per ottenere, se non altro, che l'onorevole Valenzani si dichiari, almeno in parte, soddisfatto.

Quanto all'altro comune di Zagarolo del quale s'interessa l'onorevole Valenzani, nonchè per i comuni di Strangolagalli e Ceccano, e quegli altri, di cui s'interessa l'onorevole Piccirilli, osservo che numerosi sono stati i comuni, che hanno denunciato danni in seguito al terremoto.

Per questi comuni, che sono circa 200, sono in corso indagini da parte del Genio civile, indagini che sono oramai compiute per oltre 180 comuni. Appena esse saranno compiute per tutti, sarà senz'altro redatto il quarto elenco, che speriamo sia il definitivo.

Io spero, secondando i voti degli onorevoli interroganti, che i comuni, a cui essi accennano, siano inclusi nell'elenco. Non si deve dimenticare però che a fianco dei benefici, che l'essere inclusi negli elenchi arreca, stanno notevoli oneri, specie per quel che riguarda le norme costruttive.

PRESIDENTE. L'onorevole Valenzani ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

VALENZANI. È con sincero rincrescimento, che non posso dichiararmi interamente soddisfatto, perchè la cortesia grande, con cui il sottosegretario di Stato per i lavori pubblici mi ha risposto, il fatto che uno dei due comuni, per cui io avevo richiesto un atto di giustizia dovuto, sia stato incluso nell'elenco dei comuni dopo l'annuncio della mia interrogazione e la speranza, manifestata dall'onorevole sottosegretario di Stato, che anche l'altro comune sarà incluso, non bastano a togliere dall'animo mio l'amarezza per questa prolungata ed assolutamente, lo creda l'onorevole sottosegretario, ingiustificata esclusione.

Zagarolo dista da Roma soltanto venticinque chilometri ed è il paese più vicino a Roma, gravemente danneggiato. A Zagarolo ci si reca in mezz'ora in ferrovia e in quaranta minuti in automobile. Ebbene a Zagarolo a verificare i danni del terremoto del 13 gennaio, che pur vennero immediatamente denunciati dalle autorità locali, e segnalati subito al Governo dal prefetto, dal consigliere provinciale, da chi ha l'onore di parlarvi, si reca a stento e dopo

infinite, penose sollecitazioni e pressioni, un rappresentante del Genio civile, soltanto quindici giorni dopo il disastro. E non vi si recò un ingegnere, ma un modesto geometra che non aveva istruzioni, che non sapeva e non poteva impartir ordini e che si limitò nella visita affrettata, perchè doveva correre in altri comuni, a redigere un semplice elenco delle case, che gli si dissero danneggiate.

A Zagarolo, ho qui la perizia, redatta dal tecnico del comune, sono 137 i corpi di fabbrica, resi interamente o quasi inabitabili. Sono 200 famiglie, onorevoli colleghi, le quali hanno dovuto sloggiare ed andare ad abitare, come i trogloditi, in capanne improvvisate. Quando si pensa che questo è successo in gennaio e che le donne, i bambini, i vecchi, gli infermi hanno dovuto sloggiare da un paese, neppure perduto nelle lontane montagne, ma che dista da Roma soltanto mezz'ora di ferrovia, si viene nella persuasione che il Genio civile non ha dato la dovuta importanza alle segnalazioni che gli sono state fatte in tempo.

Quando è stato pubblicato il primo e il secondo elenco dei comuni danneggiati siamo corsi alla protesta, ma che cosa ne è risultato? Che il Genio civile non ha mandato nè legname, nè aiuti, e si è limitato solo a venire a constatare la verità di quanto si diceva. E, poichè il sottosegretario di Stato ha sott'occhi qualche documento, potrà constatare che è vero che Zagarolo non ha avuto fortunatamente vittime umane, ma che i danni, constatati dall'ufficiale del Genio civile, finalmente recatosi sul posto, sono di tale gravità, che reclamano urgenti provvedimenti.

Il provvedimento che reclamiamo non è un provvedimento di favore, in quanto che l'iscrizione nell'elenco dei comuni danneggiati porta dei vantaggi, ma porta anche degli oneri.

Intanto cominciamo col dire che se questa iscrizione nell'elenco non fosse riconosciuta e non fosse comprovata, i contribuenti si troverebbero a subire questo scherzo: che quello che essi non pagano nella prima rata per quest'anno, avendo ottenuto la sospensione, debbono pagarla nelle rate successive. Dunque in definitiva al Governo nulla importa di includere o meno nell'elenco anche qualche comune che strettamente non ne avesse diritto.

Ad ogni modo se errori si debbono in questa materia commettere, è sempre meglio commetterli in abbondanza anzichè

in deficienza. Zagarolo è uno di quei comuni che, stando alle disposizioni del decreto-legge che ci affrettiamo a rendere legge dello Stato, hanno indiscutibilmente il diritto ad essere inclusi nell'elenco, e noi reclamiamo dal Governo quest'atto di giustizia. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Zegretti ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

(*Non è presente*).

L'onorevole Piccirilli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

PICCIRILLI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici per la rassicurante risposta data alla mia interrogazione, la quale, in sostanza, non è che una raccomandazione.

Comprendo anch'io che se nei primi giorni della grave sventura che, il 13 gennaio, colpì, oltre alla regione Marsicana, anche il nostro Lazio, non furono potuti eseguire quegli accertamenti particolari, che successivamente le autorità hanno poi eseguito, egli è certo che altri comuni del Lazio, che furono obliati negli elenchi finora pubblicati, dovranno essere tenuti presenti nella formazione del nuovo elenco che l'onorevole Visocchi ha preannunciato.

Tali sono i comuni indicati nella mia interrogazione, ai quali deve aggiungersi anche il comune di Patrica, del quale si ebbe notizia che esso pure era rimasto danneggiato dal terremoto, dopo che la mia interrogazione era stata presentata.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Giovanni Amici, al ministro delle finanze, « per sapere se non creda opportuno, equo ed umano che la sospensione delle imposte sia estesa immediatamente per un congruo termine anche ai comuni danneggiati dal terremoto, anche non compresi negli elenchi pubblicati, mentre il disastro del 13 gennaio ha paralizzato ovunque il commercio, le industrie ed ogni altra risorsa, salvo - dopo più accurate indagini - a determinare la cessazione della sospensione e le modalità del rimborso ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le finanze ha facoltà di rispondere.

BASLINI, *sottosegretario di Stato per le finanze*. L'onorevole Amici ha certamente contezza di tutti i provvedimenti che sono stati adottati a favore dei comuni danneggiati dal terremoto.

In ogni modo io gli darò ulteriore notizia dei decreti che furono emanati e dei provvedimenti che i decreti stessi conten-

gono, soggiungendo fin d'ora che il Governo ha consentito che taluni emendamenti siano introdotti nel disegno di legge predisposto per convertire in legge tali decreti, dei quali riassumerò le disposizioni.

Col decreto 21 gennaio 1915, venne concessa ai comuni più gravemente danneggiati, e compresi nell'elenco approvato con successivo decreto del 7 febbraio 1915, la sospensione della riscossione dell'imposta sui terreni e sui fabbricati, nonchè delle relative sovrainposte comunali e provinciali, e della imposta di ricchezza mobile per tutto l'anno 1915, salvo a recuperare le quote d'imposta non sgravate in 48 rate negli anni dal 1916 al 1923, per i terreni e per i fabbricati, e in 12 rate negli anni 1916-17 per l'imposta di ricchezza mobile.

Successivamente, con decreto del 5 febbraio 1915, venne concessa ai comuni meno danneggiati, indicati nei relativi elenchi approvati coi decreti 7-14 febbraio, la sospensione della sola imposta sui fabbricati e delle relative sovrinposte comunali e provinciali per l'anno 1915, sospensione però che dovrebbe cessare col 30 giugno 1915 in quei comuni nei quali, in seguito alle verifiche da eseguirsi, risultasse che l'imposta gravante i fabbricati distrutti o inabitabili non superi il 40 per cento dell'imposta sui fabbricati iscritti nei ruoli dell'intero comune.

Infine col decreto del 14 febbraio la sospensione della riscossione venne estesa all'imposta di ricchezza mobile anche per i comuni meno danneggiati, limitatamente alle tre prime rate dell'anno 1915.

Ora, come accennavo fin da principio, dovendosi provvedere alla conversione in legge dei suindicati decreti, il Governo, in relazione ai vari memoriali che gli sono pervenuti, ha consentito che siano introdotte nei decreti stessi talune modificazioni, e precisamente le seguenti:

a) Verrà sospesa per tutto l'anno 1915 la riscossione dell'imposta sui terreni e delle relative sovrainposte, per le rate non scadute, anche nei comuni meno danneggiati cui si riferiscono i decreti 7 e 14 febbraio;

b) Verrà estesa la sospensione a tutto il 1915 delle imposte e sovrainposte sui fabbricati in tutti i comuni anzidetti, a prescindere dall'entità degli sgravi che sarà riconosciuta dovuta per i fabbricati distrutti o inabitabili;

c) Verrà del pari sospesa per tutto il 1915 la riscossione dell'imposta di ricchezza mobile.

In conseguenza, dopo l'approvazione di tali emendamenti, tanto i comuni che furono maggiormente danneggiati, tanto quelli che lo furono meno, verranno a godere della sospensione del pagamento delle tre imposte dirette per tutto l'anno 1915, con la sola differenza che per gli uni il recupero delle quote sospese verrà ripartito in 48 rate, mentre per gli altri la ripartizione sarà fatta in 12 rate. Di tali dichiarazioni ritengo che l'onorevole Amici sarà soddisfatto. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. L'onorevole Giovanni Amici ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

AMICI GIOVANNI. Quando io presentai questa interrogazione, non erano stati consentiti gli emendamenti a cui ha accennato l'onorevole sottosegretario di Stato. Ora che ciò è avvenuto, non esito a dichiararmi soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Alfredo Baccelli, ai ministri dell'interno e dei lavori pubblici, « circa le ragioni per le quali molti comuni del Lazio, gravemente danneggiati dal terremoto, non sono stati inclusi nell'elenco ».

Non essendo presente l'onorevole Alfredo Baccelli, questa interrogazione s'intende ritirata.

Non essendo presenti gli onorevoli interroganti, s'intendono ritirate le seguenti interrogazioni:

Landucci, al ministro dell'istruzione pubblica « per sapere il motivo per cui il Regio decreto 11 ottobre 1914, n. 1126, relativo ai mutui per l'esercizio corrente per la costruzione degli edifici scolastici in conto di quelli, che avrebbero dovuto accordarsi nel 1912, non è stato applicato, con grave ed ingiustificabile danno alla provincia di Arezzo »;

Camerini, al presidente del Consiglio dei ministri « circa i criteri adottati nella compilazione degli elenchi dei comuni colpiti dal terremoto, in applicazione dei decreti-legge 21 gennaio e 5 febbraio corrente anno ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Cabrini, al ministro degli affari esteri, « per conoscere il nome, la stazza e la velocità dei piroscafi, le linee transoceaniche da esercitarsi e i prezzi dei noli dichiarati nelle domande presentate al Commissariato di emigrazione dalle Compagnie di navigazione della Germania per ottenere patente di vettore di emigranti per l'anno 1915 ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli affari esteri ha facoltà di rispondere.

BORSARELLI, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Non ho difficoltà ad accondiscendere alla domanda dell'onorevole Cabrini.

Le Compagnie di navigazione della Germania che hanno chiesto la rinnovazione delle patenti di vettore di emigranti per l'anno 1915 sono le stesse cui fu concessa la patente per il 1914, e cioè le seguenti:

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actien Gesellschaft (Hamburg-Amerika Linie), coi seguenti piroscafi:

Piroscafi	Tonnellaggio		Velocità oraria — — miglia
	lordo	netto	
Kaiserin Augusta			
Victoria	24,581	14,847	18
Moltke	12,336	7,633	16
Hamburg	10,532	6,596	16
Batavia	11,046	7,100	13
Cincinnati	16,339	9,733	15
Cleveland	16,960	10,300	15

Le linee che la suddetta Compagnia intende di esercitare sono quelle tra l'Italia e New-York con scali a Napoli e Palermo, e tra l'Italia ed il Plata, con scali a Napoli ed al Brasile.

Nella domanda di patente non si fa menzione dei noli che la Compagnia intende di praticare, essendo essi stati proposti nella misura indicata in occasione della determinazione dei noli per il primo quadrimestre 1915. (dal 1° gennaio al 30 aprile), e cioè:

Piroscafi	per		
	New-York	pel Brasile	pel Plata
Kaiserin Augusta			
Victoria	240	—	—
Moltke	230	220	235
Hamburg	230	220	235
Batavia	215	185	200
Cincinnati	230	220	235
Cleveland	230	220	235

2. *Norddeutscher Lloyd* di Brema, coi seguenti piroscafi:

Piroscafi	Tonnellaggio		Velocità oraria — — Miglia
	—		
	Lordo	Netto	
Berlin	17,325	9,834	18,25
Prinzess Irene	10,881	6,687	17,30
König Albert	10,843	6,890	16,05
Königin Luise	10,711	6,790	15,70
Barbarossa	10,915	6,864	15,70
Friedrich der Grosse	10,694	6,853	14,70
Neckar	9,835	6,170	13,46

La linea esercitata dalla suddetta Compagnia e che intende di continuare ad esercitare, è quella di Genova, Napoli, Palermo, Algeri, Gibilterra, New-York e viceversa.

La Compagnia dichiara che i prezzi dei noli proposti per gli emigranti e per i predetti piroscafi saranno quelli che verranno accettati dal Commissariato in seguito alla proposta avanzata dalla Società per il primo quadrimestre 1915 (1° gennaio-30 aprile), e cioè:

Berlin	225
Prinzess Irene	210
König Albert	210
Königin Luise	210
Barbarossa	210
Friedrich der Grosse	210
Neckar	195

La Compagnia chiede inoltre al Commissariato di voler sostituire al posto del *Kaiser Wilhelm der Grosse* (piroscafo iscritto nella patente per l'anno 1914) il nuovo piroscafo *München* gemello del *Berlin* e per il quale si riserva di presentare i prescritti documenti al più presto possibile.

Queste sono le notizie che l'onorevole Cabrini pareva desiderare e che io sono lieto di potergli dare.

PRESIDENTE. L'onorevole Cabrini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CABRINI. La curiosità che mi ha spinto a muovere questa interrogazione all'onorevole ministro degli esteri nacque dal contrasto fra due considerazioni di fatto: una, relativa alle disposizioni delle nostre leggi e dei nostri regolamenti in materia di iscrizioni di navi appartenenti a Compagnie estere in patente per i servizi di emigrazione; l'altra, allo stato di fatto in cui si trova la marina mercantile tedesca dal giorno della guerra ad oggi.

Come è noto, l'articolo 42 del regolamento alla legge 31 gennaio 1911 sull'emigrazione, stabilisce che « per ottenere la patente di vettore di emigranti le Compagnie di navigazione, i Consorzi di armatori nazionali, gli armatori e noleggiatori, al cui nome debba essere intestata la patente, dovranno indirizzare al Commissariato generale una domanda indicante il nome, lo stazzo lordo, ecc., le linee transoceaniche da esercitare, i porti normali di scalo, i prezzi dei noli proposti, ecc. »; nella seconda parte poi dell'articolo citato, una disposizione esige « una dichiarazione della competente autorità straniera debitamente

legalizzata, comprovante che il richiedente può disporre dei piroscafi indicati nella domanda, quando questa è fatta da un armatore forestiero ».

Ora è da tutti risaputo che la marina mercantile tedesca ha la sua flotta con navi o in mano dell'Inghilterra e della Francia, o igienicamente ben tappate nei porti della Germania o in quelli dei paesi neutrali. Così, per esempio, il *Moltke* ed il *Bismark*, della Società Amburgo-America, dal principio della guerra galleggiano sulle acque del porto di Genova, probabilmente facendo delle considerazioni sulla differenza che passa tra l'aggreddire, in cento contro uno, un piccolo paese e tenersi invece aperte le vie dei mari.

PRESIDENTE. Onorevole Cabrini, venga all'interrogazione.

CABRINI. Ci vengo, onorevole Presidente; anzi mi pare di esserci.

Poichè mi pareva impossibile che potessero darsi al Commissariato dell'emigrazione, da parte delle Compagnie di navigazione tedesche, gli elementi positivi per la base dell'impegno, mi sono indotto a chiedere all'onorevole ministro degli esteri la spiegazione dell'arcano.

Le comunicazioni ora fatte dall'onorevole sottosegretario se dimostrano nel Commissariato dell'emigrazione e in chi insistette per la rinnovazione della patente un desiderio evidente di non dispiacere agli alti patroni delle Compagnie di navigazione germaniche, nè negano, nè attenuano la violazione commessa allo spirito della nostra legge: infatti, sostanzialmente, voi avete stipulati accordi per i trasporti dei nostri emigranti in America con delle Compagnie che non possono mettere a disposizione dei trasporti stessi non solo una nave, ma neppure una zattera!

Ora tutto ciò non soltanto non è serio, ma si risolve in un danno recato al Fondo dell'emigrazione. Infatti, date le condizioni in cui si trova la marina mercantile della Germania, la risposta che si doveva dall'Amministrazione a chi sollecitava la rinnovazione della patente per i servizi di emigrazione era questa: tornate quando le vostre navi potranno viaggiare.

Ma allora le Compagnie, scaduta la patente vecchia, avrebbero dovuto pagare per le migliaia di rappresentanti che hanno in tutta Italia la somma di lire 50 per ciascuno; e siccome una sola di queste Compagnie, per esempio l'« Amburgo-America » parmi abbia oltre 500 rappresentanti esclu-

sivi, più qualche migliaio insieme ad altre Compagnie, si è impedito che, a guerra finita, il Fondo dell'emigrazione ricevesse le parecchie e parecchie diecine di migliaia di lire, cui avrebbe avuto diritto.

Non mi meraviglio di tutto questo, ben sapendo quali influenze siano in tutti i campi al servizio delle Compagnie di navigazione della Germania, specialmente di quelle in cui sono investiti i danari di alti personaggi; anzi non ritengo temerario pensare che la pratica vi sia arrivata accompagnata dal profumo delle rose di una villa collocata assai in alto, materialmente parlando, nella capitale d'Italia.

Non mi dolgo tanto del danno recato al Fondo della emigrazione, quanto nel constatare come anche quando il ministro ha dritta la schiena, in certi ambienti vi siano troppe persone le quali, dinanzi a tutto ciò che venga da Berlino, si inchinano in uno stato d'animo da vassalli.

Voci. I nomi!

CABRINI. Un'altra volta ne dirò i nomi.

Una voce. Sarà meglio!

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Cabrini ai ministri degli affari esteri e d'agricoltura, industria e commercio « per sapere: 1° se consti loro che la Camera di commercio italiana in Berlino, all'indomani della dichiarazione di neutralità fatta dal Governo d'Italia, abbia ritirata la targa recante il nome della istituzione per non ripresentarla al pubblico che trascorsi vari giorni; 2° se intendano esaminare il valore delle più recenti pubblicazioni di tale Camera di commercio per giudicare della opportunità di continuare o meno il sussidio ad essa pagato con danaro del contribuente italiano; 3° se ritengano corretto che la Camera stessa avalli il bollettino di « Notizie informative su la Germania e la guerra » organo del *Bureau des Deutschen Handelstages*, redatto con dichiarati intendimenti di polemica politica ».

BORSARELLI, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BORSARELLI, sottosegretario di Stato per gli affari esteri. Dichiaro all'onorevole interrogante che in merito a questa interrogazione io mi rimetto alla risposta che gli darà l'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio ha facoltà di rispondere.

GOTTAFRAVI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. È conforme al vero quanto afferma l'onorevole Cabrini nella prima parte della sua interrogazione, che cioè il 3 agosto ultimo scorso fu ritirata dalla sede della Camera di commercio italiana di Berlino la targa recante il nome di quella istituzione. La targa fu ricollocata a posto tre giorni dopo. A giustificazione dell'atto compiuto, di fronte alle rimostranze che furono fatte, la Presidenza della Camera addusse il desiderio di non dar luogo a spiacevoli incidenti, visto che la nostra dichiarazione di neutralità aveva prodotto in Berlino una certa agitazione. *(Commenti)*. Mi preme di dichiarare che questa giustificazione non è stata ritenuta valida dal Ministero di agricoltura. *(Benissimo!)*

Credo che questa dichiarazione sia tale da appagare l'onorevole Cabrini.

Per quanto riguarda gli altri punti dell'interrogazione, osservo che il Ministero di agricoltura aveva già rilevato che la Camera di commercio italiana di Berlino aveva iniziato la pubblicazione di notizie non sufficientemente verificate, nei riguardi della situazione economica interna dell'Italia e della Germania, e di più che la Camera stessa aveva apposto il proprio visto su alcuni stampati di propaganda commerciale, pubblicati dall'Handelstag, contenenti notizie informative su la Germania e la guerra.

Il Ministero di agricoltura non ha mancato di far presente che non sembrava corretto che si facessero di tali autenticazioni del commercio straniero da parte della Camera italiana, che è istituita all'estero ed è sussidiata dallo Stato italiano unicamente per promuovere i nostri interessi commerciali e non quelli degli altri paesi.

A sua giustificazione, la Presidenza della Camera dichiarò che, con le annotazioni apposte ai predetti bollettini dell'Handelstag, essa intendeva soltanto di constatare l'autenticità di documenti di carattere commerciale, ma che però, avendo riconosciuta la inopportunità di tale intervento, date le presenti circostanze, si era affrettata a sospenderlo, dopo due sole pubblicazioni.

Malgrado ciò, il Ministero di agricoltura, come ho detto, avendo riconosciuto che nel suo insieme la linea di condotta seguita dalla Camera non si era dimostrata in completa armonia con i fini per i quali fu istituita, ha richiamato la sua attenzione,

come del resto aveva fatto, per analogo motivo, verso la Camera di commercio italiana in Parigi, sulla opportunità di astenersi da qualsiasi manifestazione che non fosse conforme al compito ed all'azione, puramente di carattere economico, che sono chiamate ad assolvere le nostre rappresentanze commerciali all'estero. *(Approvazioni)*

Si ha motivo di ritenere che tale avvertimento sarà tenuto nel debito conto. In ogni modo, il Ministero di agricoltura, industria e commercio, continuerà a vigilare affinché non si rinnovino i lamentati inconvenienti, e, occorrendo, non mancherà di prendere quelle misure che fossero consigliate dal caso. *(Approvazioni)*.

PRESIDENTE. L'onorevole Cabrini ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto.

CABRINI. Premetto che le Camere di commercio italiane all'estero, se non sono, e non sono, istituzioni che dipendono direttamente dallo Stato italiano, ricevono però da questo prestigio e sussidi. Per esempio, la Camera di commercio... italiana, chiamiamola pure italiana, in Berlino, ha per suo presidente onorario l'ambasciatore Bollati, e riceve sui fondi del Ministero di agricoltura, industria e commercio, un sussidio annuo da cinque a seimila lire.

La premessa intende a stabilire il mio diritto e il mio dovere ad occuparmi dell'atteggiamento della istituzione in parola.

La risposta cortesissima del sottosegretario di Stato per l'agricoltura va divisa in tre parti, come in tre parti era divisa la mia interrogazione.

Incomincio col ritiro della targa dalla facciata della casa ove ha sede la Camera di commercio, cosiddetta italiana, in Berlino; fatto esplicitamente ammesso anche dal Governo; fatto sotto ogni aspetto deplorabile.

GOTTAFRAVI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Ammesso e deplorato.

CABRINI. ...E deplorato. La calata... di targa, infatti, avvenne per opera dei reggitori di quella Camera di commercio, in assidua corrispondenza coll'Ambasciata italiana a Berlino, proprio quando esplodeva lo spirito pubblico tedesco contro l'Italia, all'indomani della dichiarazione della nostra neutralità; contro l'Italia che quel popolo giudicava, e continua a giudicare, fedifraga; colpevole di mancata fede al trattato della Triplice alleanza.

L'episodio va rilevato, non tanto per deplorare l'indecoroso atteggiamento e la

poco eroica condotta di quella istituzione, quanto perchè rappresenta un documento, da aggiungersi agli infiniti altri, i quali dimostrano che il vero stato d'animo dei tedeschi verso l'Italia si rende manifesto in modo assai più genuino attraverso l'invio dei fucili da Berlino a Tripoli, via Venezia, che non con le fioriture di complimenti prodigati in certi ricevimenti di ambasciatori.

In quanto alle pubblicazioni che sono diretta emanazione della Camera di commercio, così detta italiana, di Berlino, prendo atto, anche qui con molta soddisfazione, della deplorazione venuta dal banco del Governo; deplorazione che non poteva certo mancare.

Metto a disposizione dei colleghi qualche numero del bollettino della Camera di commercio così detta italiana di Berlino, perchè vedano, dinanzi a certe apologie, se si esageri nell'affermare che soltanto una Camera di commercio straniera a Berlino potrebbe certi articoli pubblicare: una Camera di commercio turca.

Quanto all'avallo dato per parecchie settimane dalla Camera di commercio, così detta italiana, alle pubblicazioni delle Camere di commercio tedesche, ascolti la Camera la rapida lettura dei sommari delle pubblicazioni stesse.

PRESIDENTE. Onorevole Cabrini, la prego di concludere.

CABRINI. Sono quasi alla fine. Ella sa, onorevole Presidente, che non ho l'abitudine di affaticare gli stenografi con interrogazioni.

Voci. Parli! parli!

PRESIDENTE. Le raccomandavo semplicemente di osservare il regolamento.

CABRINI. La ringrazio. Avrei volentieri trattato la cosa in sede di interpellanza, se avessi visto la possibilità di svolgerla. Procederò per accenni. I bollettini, accanto a una specie di stemma delle Camere di commercio tedesche, recano questa dichiarazione: « Verificato dalla Camera di commercio italiana di Berlino ». E i bollettini contengono capitoli apologetici sul brillante successo del prestito di guerra germanico e articoli ostili sul commercio estero dell'Inghilterra; poi innumerevoli notizie sulla potenza della Germania, dove, naturalmente, tutto è grandioso, incrollabile, kolossal.

Non solo: ma insieme con notizie di carattere economico diluviano note di carattere politico; di polemica politica, anzi: per esempio un intero capitolo dedicato alle così

dette « verità intorno al bombardamento della cattedrale di Reims » e persino, in uno degli ultimi fascicoli avallati, un capitolo in cui si sostiene la tesi dello Stato Maggiore germanico, che cioè il Belgio è stato bene invaso perchè esso è venuto meno per primo ai trattati. (*Commenti*).

Raminghi per le vie del mondo — come già parecchi tra i più fervidi preparatori dell'indipendenza italiana smentivano le calunnie austriache — i maggiori uomini del Belgio hanno già posto in luce i falsi dello Stato Maggiore tedesco.

Ma comunque si giudichino i fatti, e qui mi rivolgo ai più sinceri ammiratori della Germania, nessuno può mettere in dubbio il carattere di polemica politica di siffatte pubblicazioni; nessuno può rifiutare la sua adesione all'aperta censura data a quegli italiani di Berlino i quali ben possono, per loro conto, come hanno avuto la disinvoltura di affermare in un recente telegramma all'imperatore Guglielmo (telegramma molto probabilmente anch'esso autorizzato dal nostro ambasciatore) sentirsi immedesimati « nei sentimenti del popolo tedesco »; ma se questi sentimenti vogliono manifestare, vivaddio, essi li devono manifestare per loro conto e non per mezzo d'una istituzione che vive all'ombra della Ambasciata! (*Vive approvazioni — Applausi*).

In principio dell'interrogazione, ho avvertito l'onorevole sottosegretario di Stato per gli esteri che avrei toccato un tasto che riguardava il suo Ministero. Lo pregherei di sapermi dire — se non oggi un altro giorno — che cosa vi sia di vero in una notizia che corre negli ambienti della Consulta: e cioè che nei giorni in cui si facevano sentire le prime censure agli atteggiamenti indecorosi della Camera di commercio cosiddetta italiana di Berlino, su proposta dell'ambasciatore Bollati si sarebbe consentito uno speciale sussidio, sui fondi dell'estero, a questo ente che sempre più si rivela una vera e propria sezione del noto Ufficio di informazioni alla dipendenza del Governo germanico. (*Approvazioni — Commenti*).

COTTAFVI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COTTAFVI, sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio. Debbo dichiarare, perchè la Camera non rimanga sotto l'impressione delle parole dell'onorevole Cabrini, che il Ministero d'agricoltura,

non ha in alcun modo approvato il contegno della Camera di commercio italiana in Berlino.

Il Ministero di agricoltura non ha atteso di esser messo sull'avviso dall'onorevole Cabrini. Appena giunse da Berlino una copia delle lamentate pubblicazioni, richiamò immediatamente all'ordine quella Camera di commercio, facendo osservare che non era dignitoso, nè decoroso che si facessero simili pubblicazioni. (*Bene!*)

Del resto le pubblicazioni fatte sono state solamente due. Questo dimostra che il Ministero ha sollecitamente provveduto. Bisogna del resto tener conto del tempo che ci vuole, perchè le notizie arrivino fino a Roma.

Ho creduto di fare questa dichiarazione, quantunque l'onorevole Cabrini si sia espresso in termini cortesi verso il Ministero di agricoltura, perchè non sembrasse tuttavia alla Camera che il Ministero d'agricoltura fosse rimasto quiescente od inerte di fronte al contegno di quella Camera di commercio. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

Svolgimento di una proposta di legge del deputato Micheli per modificazioni all'articolo 2 della legge per l'ordinamento del notariato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di una proposta di legge del deputato Micheli per modificazioni dell'articolo 2 della legge per l'ordinamento del notariato.

Se ne dia lettura.

LIBERTINI GESUALDO, [segretario, legge: (V. Tornata del 4 marzo 1915).

PRESIDENTE. L'onorevole Micheli ha facoltà di svolgerla.

MICHELI. La proposta di legge che unitamente ad altri colleghi ho avuto l'onore di presentare alla Camera, ha lo scopo di riparare ad un errore involontario commesso nella compilazione della legge notarile del 16 febbraio 1913.

L'articolo 2 della legge notarile antecedente del 1879, dichiarando incompatibile l'ufficio di notaio con gli impieghi retribuiti dai comuni aventi una popolazione agglomerata superiore a cinque mila abitanti, permetteva nei piccoli comuni il cumulo degli uffici stessi. In base a questa disposizione molti sono stati i notai i quali hanno potuto concorrere ed

ottenere il posto di segretario comunale e questo se giovava alla classe notarile, la quale nelle piccole residenze ha bisogno di qualche altro provento che venga ad impinguare gli scarsi redditi della professione e, nel tempo stesso, giovava anche ai piccoli comuni rurali, ai quali riesce difficile cogli scarsi loro redditi, dare ai segretari comunali gli stipendi che le odierne contingenze richiedono.

La disposizione si rivelò provvida, tanto vero che nel periodo lungo di questi trent'anni dalla legge, si chiedeva da ogni parte che venisse sempre più largamente applicata. In questo concetto entrò anche il Senato il quale, nell'approvare la proposta di uno dei suoi membri, e questo risulta dalle sue parole, credette, togliendo la parola « agglomerata », di allargare l'applicazione della legge secondo la richiesta generale. Ma l'equivoco non tardò a farsi palese ed a preoccupare anche il Ministero, giacchè, tolta quella parola, ne venne di conseguenza che tutti i comuni nei quali non vi era popolazione agglomerata inferiore a cinque mila abitanti, ed erano la maggior parte, si trovarono esclusi.

Allora il Ministero credette di rimediare con una particolare disposizione inserita nel regolamento approvato col Regio decreto 10 settembre 1914.

Questo regolamento però incontrò anche per questo punto l'ostilità della Corte dei conti, e il Ministero, per ottenerne la registrazione, dovette lasciare le cose nella condizione stabilita dalla nuova legge.

Allo stato delle cose quindi abbiamo numerosi notai i quali saranno da qui a poco obbligati a rinunciare all'ufficio di segretario comunale, restando così non solo frustrati nelle loro legittime aspettative, ma grandemente danneggiati nei loro interessi, anche perchè, nella loro qualità di segretari comunali, si sono iscritti alla Cassa di previdenza e, da qui a breve tempo, viene a scadere il termine nel quale dovranno optare o per un ufficio o per l'altro.

Occorre quindi che, prima che questo termine scada, intervenga un provvedimento legislativo il quale, in qualche modo, ripari all'errore materiale che viene a danneggiare l'interesse pubblico ad una benemerita classe di cittadini.

A questo provvede la proposta di legge che ho presentato e che raccomando alla benevola considerazione della Camera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro del tesoro.

CARCANO, *ministro del tesoro*. In nome dell'onorevole ministro di grazia e giustizia, momentaneamente assente, dichiaro che il Governo, con le consuete riserve, consente che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Micheli.

PRESIDENTE. Coloro i quali approvano che sia presa in considerazione la proposta di legge dell'onorevole Micheli si alzino.

(È presa in considerazione).

Approvazione del disegno di legge: Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 1,124,663.45, verificatesi in taluni capitoli concernenti spese obbligatorie e d'ordine, del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1913-14, risultanti dal rendiconto generale consuntivo per l'esercizio stesso.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 1,124,663.45, verificatesi su taluni capitoli concernenti spese obbligatorie e d'ordine del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1913-14, risultanti dal rendiconto generale consuntivo per l'esercizio stesso.

Se ne dia lettura.

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, legge: (V. Stampato, n. 267-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione dell'articolo unico di cui do lettura:

Articolo unico.

« Sono approvate le eccedenze di impegni nella complessiva somma di lire 1,124,663.45 verificatesi sui capitoli di spese obbligatorie e d'ordine dei conti consuntivi della spesa dei Ministeri del tesoro e delle finanze per l'esercizio finanziario 1913-14, descritti nella tabella annessa alla presente legge ».

Si dia lettura della tabella annessa a questo articolo unico.

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, legge:

TABELLA DELLE ECCEDENZE D'IMPEGNI SUI CAPITOLI DI SPESE OBBLIGATORIE E DI ORDINE DEL BILANCIO 1913-14, RISULTANTI DAL RENDICONTO GENERALE CONSUNTIVO DELL'ESERCIZIO STESSO.

Ministero del tesoro.

Capitolo 25. Interessi di somme versate in conto corrente col tesoro dello Stato L. 638,395.95

Ministero delle finanze.

Capitolo 22. Rimborso al Ministero del tesoro della spesa occorrente per la provvista della carta bollata, delle marche da bollo, delle carte valori, dei contrassegni doganali, dei bolli e punzoni e per altre forniture occorrenti per i vari servizi finanziari, da farsi dall'Officina governativa delle carte-valori » 252,921.83

Capitolo 23. Rimborso al Ministero del tesoro della spesa per le forniture occorrenti per i vari servizi finanziari da farsi dalla Zecca di Roma » 58,211.52

Capitolo 53. Aggió di esazione ai contabili, assegni di aspettativa, sovvenzioni alimentari, compensi in luogo di aggió ed indennità al personale avventizio (Tasse sugli affari) » 175,134.15

L. 1,124,663.45

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, si procederà più tardi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Approvazione del disegno di legge: Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 74,887.89 verificatesi sulle assegnazioni di taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1913-14 concernenti spese facoltative. Approvazione della eccedenza di lire 4,988.60 verificatesi sullo stanziamento del capitolo n. 14 dello stato di previsione della spesa del Fondo massa del corpo della guardia di finanza per l'esercizio finanziario predetto riflettente spese facoltative.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Approvazione di eccedenze d'impegni per la

somma di lire 74,887.89, verificatesi sulle assegnazioni di taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanziario 1913-14, concernenti spese facoltative. Approvazione della eccedenza di lire 4,988.60, verificatesi sullo stanziamento del capitolo n. 14 dello stato di previsione della spesa del Fondo massa del Corpo della Guardia di finanza, per l'esercizio finanziario predetto, riflettente le spese facoltative. (268-A).

Se ne dia lettura.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge: (V. Stampato n. 268-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta.

Nessuno essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 10,341.50 verificatesi nella assegnazione del capitolo n. 48 « *Indennità di tramutamento al personale di ruolo ed aggiunto dell'Amministrazione esterna del catasto e dei servizi tecnici* », dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 2.

« È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 43,389.62, verificatesi nella assegnazione del capitolo n. 108 « *Indennità agli ispettori ed al personale di ruolo delle agenzie per giri di ufficio, per reggenze ed altre missioni compiute nell'interesse del servizio delle imposte dirette e del catasto* », dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 3.

« È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 2,444.06, verificatesi nell'assegnazione del capitolo n. 118 « *Spese d'indole amministrativa riflettenti la conservazione del catasto presso le agenzie delle imposte dirette* », dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1913-14.

(È approvato).

Art. 4.

« È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 18,712.71, verificatesi nella assegnazione del capitolo n. 161 « *Indennità di viaggio e di soggiorno al personale in servizio per le imposte di fabbricazione; indennità di viaggio e di soggiorno per missioni nell'interesse del servizio medesimo* », dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 5.

« È approvata l'eccedenza d'impegni di lire 4,988.60, verificatesi sulla assegnazione del capitolo n. 14 « *Spese casuali* », dello stato di previsione della spesa del Fondo di massa del Corpo della Guardia di finanza per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Si procederà più tardi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

Approvazione del disegno di legge: Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 217,345.22, verificatesi sulle assegnazioni di taluni capitoli degli stati di previsione della spesa degli Economati generali dei benefici vacanti di Bologna, Firenze, Milano, Napoli, Palermo, Torino e Venezia e delle eccedenze di pagamenti di lire 5,998.02, verificatesi sui residui dei capitoli nn. 3 e 30 rispettivamente degli stati di previsione della spesa degli Economati generali dei benefici vacanti di Torino e Venezia, per l'esercizio finanziario 1913-14.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 217,345.22, verificatesi sulle assegnazioni di taluni capitoli degli stati di previsione della spesa degli Economati generali dei benefici vacanti di Bologna, Firenze, Milano, Napoli, Palermo, Torino e Venezia e delle eccedenze di pagamenti di lire 5,998.02, verificatesi sui residui dei capitoli nn. 3 e 30 rispettivamente degli stati di previsione della spesa degli Economati generali dei benefici vacanti di Torino e Venezia, per l'esercizio finanziario 1913-14.

Se ne dia lettura.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge: (V. Stampato n. 270-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, passeremo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« Sono approvate le eccedenze d'impegni verificatesi nello stato di previsione della spesa dell'Economato generale dei benefici vacanti di Bologna per l'esercizio finanziario 1913-14 nei seguenti capitoli:

Cap. n. 29 « Restituzione di rendite esatte per conto dei terzi » L. 20,135.82

Cap. n. 31-bis Eccedenza d'impegni verificatesi nel capitolo n. 29 « Restituzione di rendite esatte per conto dei terzi » dello stato di previsione della spesa dell'Economato generale dei benefici vacanti di Bologna per l'esercizio finanziario 1912-13 e retro » 1,460.96

Totale . . . L. 21,596.78

(È approvato).

Art. 2.

« È approvata la eccedenza d'impegni verificatesi nello stato di previsione della spesa dell'Economato generale dei benefici vacanti di Firenze per l'esercizio finanziario 1913-14 nel capitolo n. 31-bis Eccedenza d'impegni verificatesi nel capitolo n. 29 « Restituzione di rendite esatte per conto dei terzi » dello stato di previsione della spesa dell'Economato generale dei benefici vacanti di Firenze per l'esercizio finanziario 1912-13 e retro L. 45,876.21

(È approvato).

Art. 3.

« È approvata la eccedenza d'impegni verificatesi nello stato di previsione della spesa dell'Economato generale dei benefici vacanti di Milano per l'esercizio finanziario 1913-14 nel capitolo n. 27 « Somministrazioni di fondi ai subeconomi e ad altri amministratori » L. 44,550. »

(È approvato).

Art. 4.

« Sono approvate le eccedenze d'impegni verificatesi nello stato di previsione della spesa dell'Economato generale dei benefici vacanti di Napoli per l'esercizio finanziario 1913-14 nei seguenti capitoli:

Cap. n. 11 « Imposte e tasse » L. 990.53

Cap. n. 25 « Impiego temporaneo di somme eccedenti gli ordinari bisogni di cassa » » 69,129.14

Totale . . . L. 70,119.67

(È approvato).

Art. 5.

« Sono approvate le eccedenze d'impegni verificatesi nello stato di previsione della spesa dell'Economato generale dei benefici vacanti di Palermo per l'esercizio finanziario 1913-14 nei seguenti capitoli:

Cap. n. 31 « Rinvestimento di capitali per conto dei terzi » L. 304.68

Capitolo n. 34 « Spese sul fondo delle onze 1794, 4, 14 di pensioni perpetue » » 0.13

Totale . . . L. 304.81

(È approvato).

Art. 6.

« Sono approvate le eccedenze d'impegni verificatesi nello stato di previsione della spesa dell'Economato generale dei benefici vacanti di Torino per l'esercizio finanziario 1913-14 nei seguenti capitoli:

Cap. n. 14 « Spese di amministrazione e di manutenzione per le proprietà economali » L. 7,241.44

Cap. n. 32-bis Eccedenza di impegni verificatesi sul capitolo n. 30 « Restituzione di rendite esatte per conto dei terzi » dello stato di previsione della spesa dell'Economato generale dei benefici vacanti di Torino per l'esercizio finanziario 1912-13 e retro » 18,265.41

Totale . . . L. 25,506.85

(È approvato).

Art. 7.

« È approvata l'eccedenza di pagamento di lire 46.51 risultata dal rendiconto consuntivo dell'Economato generale dei benefici vacanti di Torino per l'esercizio finanziario 1913-14 sui residui del capitolo n. 3 « Indennità di tramutamento e di missione ».

(È approvato).

Art. 8.

« È approvata la eccedenza d'impegni verificatesi nello stato di previsione della spesa dell'Economato generale dei benefici va-

canti di Venezia, per l'esercizio finanziario 1913-14, nel capitolo n. 32-bis Eccedenza d'impegni verificatasi sul capitolo n. 29 « *Restituzione di rendite esatte per conto dei terzi* » dello stato di previsione della spesa dell'Economato generale dei benefici vacanti di Venezia per l'esercizio finanziario 1912-13 e retro L. 9,390.90

(È approvato).

Art. 9.

« È approvata la eccedenza di pagamento di lire 5,951.51 risultata dal rendiconto consuntivo dell'Economato generale dei benefici vacanti di Venezia per l'esercizio finanziario 1913-14, sui residui del capitolo n. 30 « *Rinvestimento di capitali per conto dei terzi* ».

(È approvato).

Anche questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 239,776.31, verificatesi sulle assegnazioni di taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1913-14, concernenti spese facoltative.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 239,776.31, verificatesi sulle assegnazioni di taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1913-14, concernenti spese facoltative.

Se ne dia lettura.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge: (V. Stampato n. 271-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, passeremo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« È approvata l'eccedenza d'impegni per lire 1,509.23 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 7 « *Ministero - Spese di illuminazione e riscaldamento di locali - Acquisto e manutenzione di mobili - Altre spese d'ufficio e di rappresentanza* » dello stato di previsione della spesa del Ministero del-

l'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 2.

« È approvata l'eccedenza d'impegni per lire 1,925.47, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 23 « *Spese per gli stampati occorrenti all'Amministrazione centrale e da inviare agli uffici provinciali - Stampa del Bollettino Ufficiale e di altre pubblicazioni del Ministero per le quali non esistono speciali stanziamenti in bilancio* », dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 3.

« È approvata l'eccedenza d'impegni per lire 1,524.54, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 83 « *Regi ginnasi e licei - Personale - Rimunerazioni per insegnamenti speciali nei licei e per servizi straordinari eventuali, anche ad insegnanti chiamati a coadiuvare nella direzione i capi di istituto a causa di eccezionali condizioni dei locali* », dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 4.

« È approvata l'eccedenza d'impegni per lire 94.18, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 99 « *Sussidi a titolo di incoraggiamento e per acquisto di materiale didattico e scientifico ad istituti tecnici e nautici, industriali e professionali, a scuole nautiche e speciali, a società e circoli filologici e stenografici e altre istituzioni consimili - Rimborso d'imposta fondiaria all'istituto tecnico di Modica* », dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 5.

« È approvata l'eccedenza d'impegni per lire 495.04, verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 124 « *Spese di mantenimento ed assegni al personale di servizio degli istituti d'istruzione media annessi ai collegi convitti « Principe di Napoli » in Assisi per i figli degli insegnanti elementari, e « Regina Margherita » in Anagni per le orfane degli in-*

segnanti elementari » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 6.

« È approvata l'eccedenza d'impegni per lire 3,851.28 verificatesi sull'assegnazione del capitolo n. 126 « *Indennità per ispezioni e missioni varie in servizio dell'istruzione media* », dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 7.

« È approvata l'eccedenza d'impegni per lire 230,366.46, verificatesi sull'assegnazione del capitolo n. 162 « *Regie Università ed altri Istituti di istruzione universitaria — Stabilimenti scientifici universitari — Segreterie universitarie — Personale di ruolo — Stipendi, assegni, indennità, retribuzioni e compensi iscritti nei ruoli organici — Retribuzioni per supplenze (Spese fisse)* », dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 8.

« È approvata l'eccedenza d'impegni per lire 10.11, verificatesi sull'assegnazione del capitolo n. 202 « *Aiuti ad istituti artistici non governativi — Acquisto di azioni di Società promotrici di belle arti — Concorso ad esposizioni artistiche estere e nazionali* », dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'istruzione pubblica per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge: Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 13,858.69 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1913-14.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 13,858.69 per provvedere al saldo di spese

residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1913-14.

Si dia lettura del disegno di legge.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge: (V. Stampato n. 272-A),

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

Non essendovi oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli:

Art. 1.

« È approvata la maggiore assegnazione di lire 2,289.54 al capitolo n. 307 « *Saldo degli impegni riguardanti le spese generali degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente* » per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegni verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 2.

« È approvata la maggiore assegnazione di lire 446.55 al capitolo n. 318 « *Saldo degli impegni riguardanti le spese per l'istruzione elementare, degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente* » per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegni verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 3.

« È approvata la maggiore assegnazione di lire 8,367.11 al capitolo n. 325 « *Saldo degli impegni riguardanti le spese dell'istruzione media, degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente* » per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegni verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 4.

« È approvata la maggiore assegnazione di lire 86 al capitolo n. 333 « *Saldo degli impegni riguardanti le spese per gli istituti*

di educazione, i collegi e gli istituti dei sordomuti, degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente » per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegni verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 5.

« È approvata la maggiore assegnazione di lire 2,117.44 al capitolo n. 336 « Saldo degli impegni riguardanti le spese per le Università ed altri stabilimenti di insegnamento superiore degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente » per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegni verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 6.

« È approvata la maggiore assegnazione di lire 552.05 al capitolo n. 423 « Saldo degli impegni riguardant le spese per gli Istituti e Corpi scientifici e letterari, degli stati di previsione della spesa per gli anni finanziari anteriori all'esercizio corrente (per la parte riguardante le spese per le biblioteche) » per provvedere al saldo delle eccedenze d'impegni verificatesi nel conto consuntivo della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Questo disegno di legge sarà poi votato a scrutinio segreto.

Discussione del disegno di legge: Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 1,257,556.83 verificatesi sulle assegnazioni di due capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1913-14, concernenti spese facoltative.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 1,257,556.83 verificatesi sulle assegnazioni di due capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1913-14, concernenti spese facoltative.

Si dia lettura del disegno di legge:

LIBERTINI GESUALDO, segretario, legge: (V. Stampato n. 273-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta su questo disegno di legge.

Ha facoltà di parlare l'onorevole Marangoni.

MARANGONI. Debbo fare una semplice e brevissima dichiarazione di voto. Noi, del gruppo parlamentare socialista, non possiamo concedere il nostro voto all'articolo 1° di questo disegno di legge, ed alla spesa che esso contempla. Noi crediamo che il Governo avrebbe facilmente potuto risparmiare questa spesa per servizi di pubblica sicurezza delle truppe e dei carabinieri, qualora più vigile, più circospetta, più utile si fosse svolta la politica dei lavori pubblici. Se nella primavera scorsa si verificarono in alcune plaghe d'Italia quei disordini, che hanno reso necessarie queste spese, si deve appunto alla mancanza di quelle provvidenze, che il gruppo parlamentare socialista da parecchio tempo aveva invocato. Or dunque noi non possiamo consentire col nostro voto in questa spesa e non possiamo consacrare con la nostra approvazione una politica, che crediamo doppiamente dannosa al paese.

E, poichè siamo in questo argomento, io insisto nella nostra vecchia opinione, perchè credo che sia ancor oggi di utilità, anzi più oggi che non ieri, in quanto che ci troviamo nella imminenza della primavera, non solo con la disoccupazione diffusa a tutte le plaghe operaie ed agricole d'Italia, ma ci troviamo anche nella imminenza dello scioglimento delle nevi con la completa trascuranza di quei lavori agli argini, che sono la garanzia di alcuni territori italiani contro le inondazioni. Di questo argomento si è parlato recentemente discutendosi il bilancio dei lavori pubblici, e di questo argomento ho avuto occasione di intrattenermi parecchie volte nei dialoghi interrogatori, che si sono svolti fra me e l'ottimo amico onorevole Visocchi.

Ma credo sia mio dovere di insistere ancora una volta, affinchè il Governo provveda. Compiere questo, che è un dovere impellente per il Governo, vuol dire risparmiare di chiedere un'altra volta l'approvazione di eccedenze verificatesi nelle spese per servizi di pubblica sicurezza.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti e nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame degli articoli:

Art. 1.

« È approvata l'eccedenza di impegni di lire 1,214,087.74 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 131 « *Soprassoldo, trasporto ed altre spese per le truppe comandate in servizio speciale di sicurezza pubblica e indennità ai Reali carabinieri* » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Art. 2.

« È approvata l'eccedenza di impegni di lire 43,469.09 verificatasi sull'assegnazione del capitolo n. 156 « *Mantenimento dei detenuti, dei corrigendi nei riformatori governativi e degli inservienti; pagamento delle diarie agli appaltatori del servizio generale di fornitura delle carceri giudiziarie e degli stabilimenti penali; combustibile e stoviglie* » dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1913-14 ».

(È approvato).

Anche questo disegno di legge sarà votato poi a scrutinio segreto.

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito gli onorevoli Falletti, Edoardo Giovanelli, Camera, Pasquale Libertini, Casciani e Alessio a recarsi alla tribuna per presentare alcune relazioni.

FALLETTI. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Emissione d'obbligazioni col vincolo della sovvenzione governativa da parte delle Società di navigazione sovvenzionate. (375).

Acquisto di un edificio destinato a sede del Regio Consolato d'Italia in Scutari d'Albania. (384).

GIOVANELLI EDOARDO. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Provvedimenti a favore dell'Opera nazionale Emanuele Filiberto di Savoia per soccorso agli orfani dei militari morti nella campagna di Libia. (390).

CAMERA. A nome della Giunta generale del bilancio, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 3 gennaio 1915, n. 4, col quale sono prorogati i termini stabiliti degli articoli 11 e 13 della legge 14 luglio 1912, n. 854, per la classificazione ed il riordinamento delle scuole industriali e commerciali. (370).

LIBERTINI PASQUALE. Mi onoro di presentare alla Camera le relazioni sui seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 28 gennaio 1915, n. 49, col quale è concessa allo Stato nell'interesse della difesa nazionale, e pel solo uso militare, la espropriazione, in tutto o in parte, dei diritti di privativa. (368)

Conversione in legge del Regio decreto 3 gennaio 1915, n. 3, concernente la proroga dei termini stabiliti dalla legge 30 ottobre 1859, n. 3731, sulle privative industriali. (369)

CASCIANI. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Conversione in legge del Regio decreto 20 dicembre 1914, n. 1374, relativo alla formazione di consorzi provinciali per acquisto di grano. (367)

ALESSIO. A nome della Giunta generale del bilancio mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge: Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1914-15. (398)

PRESIDENTE. Queste relazioni saranno stampate e distribuite.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procediamo ora alla votazione segreta sui seguenti disegni di legge approvati poco fa per alzata e seduta:

Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 1,124,663.45, verificate in taluni capitoli concernenti spese obbligatorie e d'ordine, del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1913-14, risultanti dal rendiconto generale consuntivo per l'esercizio stesso. (267)

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 74,887.89, verificatesi sulle assegnazioni di taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanzia-

rio 1913-14, concernenti spese facoltative. Approvazione della eccedenza di lire 5,988,60, verificatasi sullo stanziamento del capitolo n. 14 dello stato di previsione della spesa del Fondo massa del Corpo della guardia di finanza, per l'esercizio finanziario predetto, riflettente spese facoltative. (268)

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 217,345.22, verificatesi sulle assegnazioni di taluni capitoli degli stati di previsione della spesa degli Economati generali dei benefici vacanti di Bologna, Firenze, Milano, Napoli, Palermo, Torino e Venezia e delle eccedenze di pagamenti di lire 5,998.02, verificatesi sui residui dei capitoli nn. 3 e 30 rispettivamente degli stati di previsione della spesa degli Economati generali dei benefici vacanti di Torino e Venezia, per l'esercizio finanziario 1913-14. (270)

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 239,776.31, verificatesi sulle assegnazioni di taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1913-14, concernenti spese facoltative. (271)

Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 13,858.69 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1913-14. (272)

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 1,257.556.83, verificatesi sulle assegnazioni di due capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario 1913-14, concernenti spese facoltative. (273)

Si faccia la chiama.

LIBERTINI GESUALDO, segretario, fa la chiama.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA

Seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1914 al 30 giugno 1915.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1º luglio 1914 al 30 giugno 1915.

Proseguendo nello svolgimento degli ordini del giorno, spetta di parlare all'onorevole

Risetti, che ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a provvedere colla massima sollecitudine alla esecuzione della intiera linea direttissima Genova-Tortona disposta dalla legge 12 luglio 1908, n. 444, inserendo intanto in bilancio i necessari stanziamenti di fondi per lo immediato cominciamento dei lavori del tronco sud, secondo il progetto formato dalla Direzione delle ferrovie dello Stato, favorevolmente accolto dal comune, dalla provincia di Genova e da tutti gli altri enti interessati ».

Quest'ordine del giorno è firmato anche dagli onorevoli: Reggio, Canepa, Bettòlo, Parodi, Vignolo, Tassara, Agnesi, Fiamberti, Ollandini, Nuvoloni, Delle Piane, Bertarelli, Centurione, Borromeo, Belotti, De Capitani, Turati, Treves, Meda, Cameroni, Faelli, Cesare Nava, Sioli-Legnani, Venino, Vinaj, Bovetti, Giacobone, Brezzi, Frisoni, Buccelli, Sandrini, Gasparotto, Agnelli, Raimondo, Charrey, Molina.

RISSETTI. Onorevoli colleghi, l'ordine del giorno che io ho presentato ha per iscopo di dare al porto di Genova i mezzi ferroviari di cui abbisogna per adempiere al suo scopo.

Io non ho fatto e non faccio una questione locale; ma faccio una questione nazionale, in quanto la proposta contenuta nel mio ordine del giorno tende a dare alle industrie ed ai commerci italiani, alle industrie ed ai commerci che dipendono dal porto di Genova quanto è necessario per la loro vita.

Onorevole ministro, nella risposta che voi avete dato a quanto era stato detto dall'amico onorevole Cavagnari al riguardo del porto di Genova, chi non conoscesse la bontà e la gentilezza dell'animo vostro potrebbe supporre che vi fosse una piccola punta d'ironia, perchè voi avete detto che per il porto di Genova si erano spesi circa 100 milioni, e che, allorquando si avranno i fondi disponibili, si potranno fare ulteriori opere.

Ora non credo che effettivamente il Governo abbia speso per il porto di Genova 100 milioni. Ricordo che quando fu votata la legge del Consorzio, che è del febbraio 1903, per il porto di Genova era stata spesa, se non erro, la somma di 87 milioni circa. Da questa somma bisogna naturalmente togliere i 20 milioni che sono stati dati da quell'illustre cittadino di Genova che fu

il compianto duca di Galliera. Bisogna anche togliere il 20 per cento corrisposto dai comuni e dalle provincie interessate; e allora voi vedete, onorevole ministro, come la somma sia molto ridotta.

Non basta. Se tenete conto delle somme che il Governo va riscuotendo ogni anno per la sola tassa di ancoraggio delle navi che vengono nel porto di Genova, voi vedete che la somma di poco più di 50 milioni che il Governo ha speso per il porto di Genova, rende allo Stato oltre il 6 per cento. Quindi credo che il Governo non abbia mai impiegato il suo capitale a un tasso maggiore di quello a cui lo ha impiegato per il porto di Genova.

Ma lasciamo siffatta questione. Io non parlo nell'interesse di Genova, perchè altrimenti direi questo: è vero che nel 1914, non ostante la grande importazione di merci avvenuta nel novembre e dicembre, si è avuta una diminuzione in confronto dell'anno precedente, perchè mentre nel 1913 tra importazione ed esportazione si è avuto un movimento di 7,403,737 tonnellate, nel 1914 si è avuto un movimento soltanto di 7,015,330 tonnellate. Quindi una differenza (e ciò dimostrerebbe una crisi nel porto di Genova) di circa 400 mila tonnellate. Or se io trattassi la questione esclusivamente nell'interesse di Genova, direi che abbiamo un movimento tale per cui evidentemente gli operai, e tutti coloro che spiegano la loro attività nel porto di Genova, hanno un lavoro più che sufficiente. Ma io mi occupo dell'interesse del commercio e dell'industria che si trovano nell'*hinterland*, i quali hanno bisogno di merci per poter vivere.

Ma vi ha, onorevole ministro, una questione che dimostra l'importanza, la necessità di occuparci subito del porto di Genova e delle linee di accesso.

Qual'è la causa vera dell'immane guerra che devasta l'Europa e che ora tutti lamentiamo? È questa: il dominio commerciale del mondo, che si disputano due enormi colossi, l'Inghilterra, cioè, la quale un mezzo secolo fa ebbe il dominio incontrastato del commercio mondiale, e la Germania, la quale ha cercato d'invadere persino i mercati inglesi.

Noi non sappiamo come e quando finirà la guerra e chi sarà il vincitore; ma è certo, o signori, che, finita la lotta cruenta, avremo una lotta commerciale viva, ardente, pressante, tra le nazioni. Ciascuna cercherà di riprendere il posto che occupava prima,

ed anzi di avere una maggiore influenza e di estendere i propri commerci.

Non sappiamo se l'Italia parteciperà o meno al presente conflitto: il paese, fidente nei propri alti destini, seguirà la strada che il suo Re ed il Governo g'indicheranno; (*Bravo!*) ma è certo che, finita la guerra, l'Italia dovrà partecipare alla lotta commerciale; e necessariamente si deve preparare a lotta siffatta, se vorrà prendere nel mondo quel posto importante che le compete.

In queste condizioni speciali è avvenuto un fatto della massima importanza: il porto di Genova è stato assunto alle funzioni ed alla dignità di porto internazionale.

Voi comprendete subito l'importanza di tale fatto, poichè il porto non è che il cuore del commercio; e, come al cuore umano affluisce il sangue che poi da esso è spinto per tutte le parti del corpo, così il porto commerciale assorbe tutte le merci d'importazione e di esportazione e poi le spinge nei posti ove effettivamente ve n'è bisogno.

Tutte le nazioni hanno sempre cercato di avere dei porti internazionali, perchè possedendone erano naturalmente padrone del commercio internazionale.

Dobbiamo dunque salutare con piacere il fatto che un porto italiano abbia conseguito la condizione di porto internazionale, e per parte nostra dobbiamo fare tutto quanto è possibile affinchè tale condizione gli sia conservata.

Voi lo vedete, o signori, come l'attuale condizione del porto ci sia invidiata dagli stranieri, i quali, più che gli italiani, si occupano del porto di Genova. Non solo i grandi giornali stranieri, ma perfino la più grande tribuna parlamentare d'Europa ha preso in esame le condizioni del nostro porto.

Sir Asquith ha parlato dalla tribuna parlamentare inglese del porto di Genova, e noi abbiamo visto come il primo ministro britannico ed i giornali abbiano cercato di esagerare gli inconvenienti che si riscontrano nel porto di Genova, a fine di cercare di serevitare il porto stesso.

Evidentemente, o signori, c'è il timore in tutta questa gente che il porto di Genova assuma quella importanza a cui ha diritto per la sua posizione geografica: noi dobbiamo cercare invece di discutere soltanto, di conservare coi fatti al porto di Genova questa sua felice condizione.

Onorevole ministro, perchè un porto possa adempiere il suo scopo, che è quello

di essere il punto di congiunzione o di intercambio dei trasporti marittimi con quelli terrestri, deve avere prima di tutto i mezzi portuari che sono necessari per sbarcare la merce che arriva al porto stesso, e poi deve possedere tutti i mezzi ferroviari che sono indispensabili per poter trasportare le merci, che verranno sbarcate nel porto, al luogo di destino.

Se questo non si verifica, allora noi abbiamo uno squilibrio, abbiamo una crisi, la quale determina una grave giacenza delle merci sulle calate del porto. Ed io non ho bisogno di indicare alla Camera i gravi danni che il commercio risente dalla giacenza delle merci.

Non vi parlerò degli interessi dei capitali che sono rappresentati da queste merci; vi parlerò piuttosto della indisponibilità di enormi capitali che sono là inutilizzati; vi parlerò del danno enorme che risentiranno gli stabilimenti industriali, i quali non potranno avere le materie prime per potere andare innanzi nel lavoro.

Non più tardi di quest'oggi l'onorevole Pietro Chiesa mi diceva di avere avuto molte lettere e telegrammi di operai di stabilimenti industriali nell'interno, i quali si lamentavano perchè non arrivavano le materie prime ai loro stabilimenti, cosicchè gli stabilimenti stessi erano obbligati alla inazione, e quindi gli operai si trovavano in una condizione di disoccupazione.

Non parlerò neppure, onorevole ministro, dei gravi danni che questa giacenza procura all'esportazione. Noi tutti sappiamo i grandi sacrifici che gli esportatori sopportano per poter far conoscere le merci italiane all'estero; ebbene essi vedono la loro merce restare lunghi mesi depositata là al porto di Genova, mentre il compratore protesta e dichiara che mai più comprerà da un venditore italiano, non sapendo quando potrà avere la merce comprata; quindi ne derivano danni gravissimi al nostro commercio. E non sono danni, onorevole ministro, che toccano solo i genovesi; sono danni che toccano tutta l'industria italiana, la quale è impossibilitata a potere adempiere al proprio ufficio, al proprio scopo, quello cioè di accrescere la ricchezza nazionale.

Onorevole ministro, qualcuno ha potuto dire ed affermare che quei movimenti che non possono essere compiuti dal porto di Genova, saranno compiuti da altri porti italiani. Io mi augurerei che quei benefici che non può avere il porto di Genova, li

avessero almeno altri porti d'Italia. Noi genovesi siamo italiani, e certamente non lamentiamo che altri possano adempiere a quegli scopi a cui noi, per queste condizioni straordinarie, non possiamo soddisfare. Ma la verità è che il commercio, non adesso per le condizioni straordinarie, ma allorquando eravamo in condizioni ordinarie, invece di restare in Italia andava all'estero.

Allorquando si tratta di una merce povera, la quale ordinariamente è portata dalla marina libera, è possibile che una nave invece di scaricare nel porto di Genova, sia mandata ad un porto minore; per esempio, il carbone portato dalla marina libera che non potrà essere sbarcato a Genova, andrà a Savona, a Livorno, in un altro porto vicino.

Ma allorquando si tratta di merce ricca, trasportata dalle linee ordinarie di navigazione, dalle grandi compagnie di navigazione, le navi hanno un itinerario che non possono cambiare *ad libitum*. Queste linee dunque, le quali toccano Genova, se non possono sbarcare le merci a Genova, vanno ad altri porti stranieri, che fanno concorrenza al porto di Genova.

E difatti, onorevole ministro, io posso citare l'esempio dei cotone. Attualmente noi abbiamo nel porto di Genova circa 400 mila balle di cotone, che rappresentano un miliardo e mezzo di valore. Se non si fossero verificate le attuali straordinarie condizioni di cose, sapete voi quante balle di cotone sarebbero venute nel porto di Genova? Qualche migliaio, perchè i cotonieri italiani avevano fatto il contratto per lo sbarco a Brema dei loro cotone, cosicchè tutti i cotone che dovevano servire all'industria italiana i cotonieri li avrebbero ricevuti da Brema. (*Commenti*).

Signori, parlo di fatti a me noti.

I maggiori spedizionieri di cotone non avevano l'avviso che di poche migliaia di balle di cotone che sarebbero arrivate nel porto di Genova, mentre conoscevano gli impegni precisi che erano stati presi dai filatori per lo sbarco del cotone a Brema.

Io poi ricordo quello che tutti conoscono per quanto riguarda il trasporto dei cereali.

PRESIDENTE. Onorevole Riseti, sa, altri oratori hanno già parlato di questa questione speciale; e il ministro ha loro risposto.

RISSETTI. Vedrà, onorevole Presidente, che volgo rapidamente alla fine del mio discorso.

I cereali, piuttosto che venire al porto di Genova, andavano non solo al porto di Marsiglia ma ai porti del nord, a Brema, ad Amburgo, ad Anversa, a Rotterdam, donde erano portati alla Svizzera, che dovrebbe essere il naturale *hinterland* del porto di Genova.

Questo detto, noi dobbiamo venire un momento ai rimedi che si richiedono per mettere il porto di Genova in condizioni di soddisfare ai bisogni del commercio e dell'industria. Questo mezzo è il servizio ferroviario, la cui deficienza si dimostra sempre con la deficienza dei carri ferroviari.

In una mia interrogazione ho lamentato siffatta deficienza di carri. La risposta che mi dette l'onorevole sottosegretario di Stato pareva che fosse delle più soddisfacenti, perchè mi enumerava dei provvedimenti presi in via generale affinchè il porto di Genova non mancasse dei vagoni necessari per sfollarlo.

Ma alle promesse sgraziatamente non corrisposero i fatti.

Ricordo che, mentre prima delle condizioni attuali straordinarie del porto di Genova era stato fatto un accordo fra il Governo, le Ferrovie dello Stato ed il Consorzio autonomo del porto affinchè non mancasse mai una dotazione giornaliera di almeno 1200 o 1300 carri, recentemente fu fatto un ulteriore accordo per cui le Ferrovie dello Stato s'impegnavano di dare circa 1500 carri al giorno.

Ora, onorevoli colleghi, io vi faccio presente che nel gennaio 1915 furono dati in media circa 1205 carri al giorno. Si sarebbe dovuto sperare nel febbraio un maggior numero di carri, invece trovo che fino al 25 febbraio si sono avuti in media 1118 carri. Siamo scesi ancora dalla quantità che era stata in media fornita nel gennaio scorso.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Non ne possono mandare di più, quando le linee sono ingombre.

RISSETTI. Io ho esaminato la quantità dei carri che sono stati distribuiti in questi giorni ed ho visto dal giornale il *Corriere Mercantile*, che ogni giorno va indicando il numero dei carri forniti, che abbiamo avute recentemente queste quantità: il giorno 10 marzo sono stati forniti 700 carri; il giorno 11, 800 carri; il 12, 1070 carri; il 13, 800 carri e ieri 15, in cui si poteva sperare di avere un maggior numero di carri per il fatto che il giorno prima era festivo, e quindi era possibile ac-

cumulare un maggior numero di carri, non si ebbero che 900 carri!

Allora domando: come è che, mentre è stato fatto quest'accordo per fornire 1500 carri al giorno al fine di sfollare il porto di Genova, non si forniscono che 700, 800, 900 carri al giorno?

PRESIDENTE. Onorevole Riseti, le fo nuova preghiera di non divagare, e di attenersi al suo ordine del giorno, il quale parla soltanto dell'esecuzione della direttissima.

RISSETTI. Io dico che non ci sono i mezzi per sfollare il porto di Genova, appunto per dimostrare la necessità della costruzione di questo tronco.

PRESIDENTE. Ma di questa necessità si parla da dieci anni!... (*Si ride*).

RISSETTI. Ma il tronco non è stato ancora costruito; e, dopo dieci anni, dovrebbe essere un fatto compiuto.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Non c'erano nemmeno i progetti!

RISSETTI. Ci troviamo dunque in questa condizione di cose.

Dico subito che devo credere che, per quanto riguarda le ferrovie, si faccia tutto il possibile per dare il maggior numero di carri. Questo ci deve insegnare che c'è un vizio maggiore e superiore alla volontà della Direzione delle ferrovie, ed è questo, che le linee attuali non sono sufficienti a soddisfare i bisogni dell'industria ed a sfollare il porto di Genova. Si presenta allora evidente la necessità della costruzione della direttissima, necessità già riconosciuta nella legge del 1908.

La Commissione Adamoli fece dei calcoli e trovò che si sarebbe potuto far passare 1940 carri al giorno per i due valichi, dei Giovi e della succursale. Ma questo computo era stato fatto unicamente sulla carta, senza tenere conto alcuno di tutte le difficoltà dell'esercizio. Quindi la Commissione, tenendo conto di tali difficoltà e venendo al pratico, dichiarò che difficilmente si potevano far passare per i due *tunnels* più di 1300 carri al giorno, e la pratica ha dimostrato vero l'apprezzamento della Commissione.

Se consultate le statistiche constaterete che, anzi, difficilmente si è potuta raggiungere la cifra di 1300 carri al giorno.

Si è detto che la elettrificazione delle due linee avrebbe potuto di molto aumentarne la potenzialità, ma, in fatto, si è veduto che questo mezzo non l'ha aumentata. E lo confessava il cessato direttore

generale delle ferrovie dello Stato, l'ingegnere Bianchi, riconoscendo che realmente si trattava di un organismo troppo delicato, il cui funzionamento poteva essere impedito da qualunque piccola causa, cosicchè si avevano facilmente degli arresti che andavano a carico della potenzialità delle linee, le quali non potevano costantemente esser percorse da 1300 carri al giorno.

Stando così le cose, non c'è altro che applicare la legge e costruire quella direttissima che fu già deliberata.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*.
Si sta costruendo.

RISSETTI. Insistiamo affinché si faccia immediatamente quel tronco sud, il quale permetterà di dare ai due *tunnels* attuali tutta quella potenzialità che essi debbono avere. Occorre inoltre che sia accolta la proposta che è stata fatta dalla Direzione delle ferrovie circa il modo di costruzione di questo tronco sud. E in questa opinione io sono d'accordo con tutti i deputati liguri, mentre mi rinerisce di non avere consenziente il mio amico onorevole Cavagnari. (*Ooh! ooh!*)

Egli ha sostenuto che in sostanza, secondo la legge del 1908, la direttissima deve partire da Brignole, andare su per il Bisagno ed avere un grande *tunnel* il quale cominci dalla Zecca; ma io osservo all'onorevole Cavagnari che la legge del 1908 non dice nulla di tutto questo; parla soltanto di direttissima Genova-Tortona.

Per tale direttissima sono stati fatti molti progetti; prima di tutto è stato fatto un progetto dal municipio di Genova, secondo il quale la linea doveva avere due punti di inizio, uno a Brignole e l'altro a Principe, e le due linee si sarebbero dovute congiungere nella vallata della Zecca dove avrebbe avuto cominciamento la galleria. Poi c'è stato il progetto del senatore Piaggio, il quale, da uomo pratico, aveva messo la stazione a Piazza Principe, proprio in vicinanza del ponte Federico Guglielmo. Ciò dimostra la necessità per questa linea di avere il suo sbocco più vicino possibile al porto, perchè è assurdo pensare che una linea da formarsi per un porto, non abbia il suo punto d'inizio vicino il più possibile al porto stesso.

Altri progetti erano stati fatti, ma nessuno fra essi era stato prescelto al momento della formazione della legge del 1908.

Secondo il progetto ultimamente studiato e formulato dalla Direzione delle ferrovie dello Stato la stazione principale

resterebbe a Brignole, da cui partirebbe un *tunnel* il quale andrebbe a Rivarolo Superiore; ma si avrebbe anche un altro *tunnel* il quale dalla stazione Principe andrebbe a raccordarsi a Rivarolo Superiore colla linea proveniente da Brignole.

Questo progetto, quando sia attuato, sarà molto utile per il movimento delle merci, perchè la galleria di traversata tra la stazione Principe e la stazione Brignole è già sovraccarica, e non so che cosa potrà avvenire quando sarà aperta anche la galleria delle Grazie, che si immette nell'attuale galleria di traversata.

La Direzione delle ferrovie, preoccupata del soverchio carico della galleria stessa, ha nel suo progetto cercato di utilizzare la precedente galleria, ora abbandonata, per avere una nuova galleria di traversata.

Sia dunque sicuro l'onorevole Cavagnari che quando arriverà dalla sua Rapallo a Genova, troverà Brignole, come stazione principale.

Il progetto della Direzione delle ferrovie ha avuto l'approvazione del comune e della provincia di Genova.

Ebbe l'approvazione della Camera di commercio e del Consorzio autonomo del porto di Genova; ebbe l'approvazione di tutta quanta la deputazione ligure, voi solo escluso, onorevole Cavagnari.

E quindi noi siamo in diritto di chiedere all'onorevole ministro che voglia attuare questo progetto, il quale fu riconosciuto come soddisfacente ai bisogni di Genova ed ai bisogni del commercio. Perchè, a cominciare dalle ferrovie dello Stato e a venire fino al comune, alla provincia, al Consorzio autonomo del porto di Genova, tutti sono concordi in che tale progetto debba essere eseguito.

Spero, onorevole ministro, che voi vorrete provvedere alla esecuzione del tronco sud, pel quale vi prego di fare una iscrizione in bilancio. Non è una iscrizione molto importante che noi vi domandiamo, perchè, come ci ha detto il direttore delle ferrovie, si tratta unicamente di anticipare di due anni la spesa annuale necessaria, mentre nei bilanci futuri la spesa troverà il suo posto in quei 50 milioni, che sino al 1921 devono essere dati alle ferrovie per la costruzione di nuove linee.

Si tratta dunque unicamente di anticipare di due anni le somme necessarie per poter cominciare un'opera che è indispensabile per l'industria e per il commercio italiano.

Ma voi, onorevole ministro, nella vostra alta competenza, vorrete anche occuparvi del nuovo valico. Io ho letto nell'accurata, diligente relazione della Commissione, che il Consorzio autonomo del porto ha ritardato molto a compiere i lavori portuali straordinari. Ed io riconosco che il ritardo è indiscutibile, perchè tali lavori che, secondo la Commissione Adamoli, avrebbero dovuto cominciarsi fin dal 1904, sono stati appaltati soltanto nel 6 giugno 1913, nove anni dopo. E di più sono necessari nove anni per compierli, ossia per compiere il bacino del Faro. Sicchè arriveremo al 1922, in cui avremo un non indifferente aumento del nostro porto. Ma, onorevole ministro, allora che cosa avverrà? Avverrà che nel nuovo bacino del Faro si potranno scaricare almeno quattro milioni di tonnellate in un anno. E questa quantità verrà ad aggiungersi a quella che si potrà scaricare nel porto attuale. Ora io domando, con quale mezzo potrete voi sfollare il porto di Genova? Basteranno i due *tunnels* attuali allo sfollamento del porto di Genova? È impossibile per le ragioni già dette. Ricordo a questo proposito che la Direzione delle ferrovie dichiarava a me, al sindaco di Genova e ad altri che con me erano, che sarà impossibile senza la esecuzione integrale della direttissima di poter sfollare il porto di Genova, di poter soddisfare ai bisogni delle industrie, di poter corrispondere allo sviluppo dei traffici e del commercio italiano.

Ed allora, se questo è vero, è evidentemente giustificato il nostro ordine del giorno con cui invitavamo voi, onorevole ministro, a voler provvedere all'esecuzione di quest'opera importantissima della direttissima, e specialmente all'esecuzione immediata del tronco sud.

E, a questo punto, per conto mio esclusivo, intendo di richiamare ancora l'attenzione vostra, onorevole ministro, sopra le condizioni del porto di Genova. Vi sono lamenti...

PRESIDENTE. Ma nel suo ordine del giorno non è compreso quest'argomento!

RISSETTI. Ma sì; si tratta di argomento connesso...

PRESIDENTE. Già; ella aveva preparato un discorso per la discussione generale, e ce lo vuol fare adesso. (*ilarità*).

RISSETTI. Finisco subito.

PRESIDENTE. Faccia quello che vuole!...

RISSETTI. Vi sono molti lamenti circa il funzionamento del Consorzio autonomo,

circa le spese che si fanno in porto, circa l'ordinamento del lavoro e circa il rendimento del lavoro stesso. Ricordo come questi lamenti siano stati ripetuti in giornali stranieri. Domando a voi, onorevole ministro, a voi a cui compete, in base all'articolo 28 della legge del 1903, l'ispezione generale sopra il funzionamento del Consorzio autonomo del porto, che esaminiate quanto ci sia di vero in tali lamenti, affinché da voi parta una parola la quale smentisca quel che è stato detto all'estero, oppure dica francamente la verità affinché, se esistono inconvenienti, si possa apporlarvi rimedio.

Credo che questo sia un dovere vostro; tanto più, che trattandosi d'un istituto nuovo, che ha soli dodici anni di vita, è giusto che voi vediate e che tutti sappiano se quest'istituto abbia corrisposto ai bisogni ed ai desideri del commercio.

Un'ultima osservazione, ed ho realmente finito. (*Ooh! ooh!*)

V'ho parlato della necessità di sfollare il porto di Genova, mediante le necessarie linee ferroviarie. Ma si capisce come, allorché le merci affluiscono in grandi quantità nelle così dette stagioni, le ferrovie restino sopraaccariche. Ritengo che sarebbe non solo conveniente, ma necessario, di rendere il porto di Genova un grande deposito, ossia un vero emporio commerciale.

È un'idea che da molto tempo ho esposto, e che qui mi onoro di ripetere a voi. Sarebbe necessario che là ci fossero grandi magazzini franchi, dove potessero depositarsi con tenue spesa le merci: perchè, così, le industrie avrebbero modo di rifornirsi delle materie prime a seconda dei loro bisogni, e le ferrovie non sarebbero sopraaccariche di trasporti in date epoche. I trasporti avrebbero luogo durante tutto l'anno in modo normale, ed il servizio ferroviario potrebbe così avvantaggiarsene.

Onorevole ministro, ho finito: non faccio una perorazione; vi dico soltanto questo: che il nostro ordine del giorno domanda ben poco, perchè chiede l'esecuzione di quello che è stabilito in una legge dello Stato. Provvedete, affinché, nella lotta commerciale che avrà indubbiamente luogo dopo l'attuale lotta cruenta, l'Italia possa prendere il posto che le compete. Voi avete troppo alto ingegno e troppa competenza per ignorare o non risolvere questo problema; e quindi m'affido volentieri all'animo vostro di ministro e di cittadino italiano. (*Vive approvazioni — Congratulazioni*).

Presentazione di relazioni.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Capece-Minutolo di recarsi alla tribuna per presentare delle relazioni.

CAPECE-MINUTOLO. A nome anche del collega Negrotto, mi onoro di presentare alla Camera il conto consuntivo delle spese interne della Camera dei deputati per l'esercizio 1912-13, e il progetto di bilancio delle spese interne della Camera dei deputati per l'esercizio 1914-15.

PRESIDENTE. Saranno stampati e distribuiti.

Seguito della discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, per fatto personale, l'onorevole Cavagnari. Gli faccio però osservare che non si è fatto finora che esporre un diverso modo di vedere circa la stazione di Brignole. (*Si ride*).

CAVAGNARI. Non entrò nel merito, onorevole Presidente. Il collega ed amico Riseti mi avrebbe dato motivo di intervenire...

PRESIDENTE. Come vorrebbe intervenire, se ella ha già parlato nella discussione generale? Dica piuttosto in che consista il fatto personale.

CAVAGNARI. Poichè ho un ordine del giorno in proposito, sul quale non ho sentito ancora del tutto il pensiero del Governo, mi riservo di parlare quando dovrò svolgere, o almeno fare qualche aggiunta all'ordine del giorno stesso.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Cavagnari.

Sembra però, qualche volta, che io stia qui a fare un pugilato coi miei onorevoli colleghi!... (*Si ride*). Io non avrei alcuna difficoltà di farli parlare per ventiquattro ore di seguito; ma si persuadano che verrà il momento, in cui loro stessi sentiranno per i primi la necessità assoluta di modificare il regolamento. Andare avanti così significa ammazzare il tempo colla scopa, come dice un significativo proverbio lombardo. (*Bravo! — Si ride*).

Quando la discussione generale è chiusa, gli ordini del giorno non possono avere che un contenuto specifico, dal quale non si dovrebbe divagare; altrimenti il ministro sarebbe costretto a dar risposte più ampie e tali da potersi ritenere riaperta la discussione generale, secondo quanto stabilisce il regolamento.

Per impedire ciò, bisognerà giungere a questo: che gli ordini del giorno, dopo chiusa la discussione generale, invece di essere appoggiati da trenta deputati, debbano essere sottoscritti almeno da trenta firme, e che nessun deputato ne possa presentare più di uno. (*Vive approvazioni*). Allora soltanto potremo concludere qualche cosa.

Siamo ormai già a due anni di distanza dal principio della legislatura, ed abbiamo concluso quello che sanno. Basterebbe esaminare i volumi delle discussioni della Camera, quando parlavano i Cavour, i Minghetti, i Sella e i Ricasoli, e confrontarli con quelli d'oggi per restarne addirittura strabiliati per la misura nella quale sono aumentati. E dire che abbiamo fatto tanto poco! (*Approvazioni — Commenti animati*).

Proseguendo dunque nello svolgimento degli ordini del giorno, spetta di parlare all'onorevole Canepa, che ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, deplorando che in onta alla legge ed in contrasto colle assicurazioni ripetutamente date dai ministri dei lavori pubblici, i fondi per la direttissima Genova-Tortona siano stati stornati a favore di altre linee, sicchè i passati Governi sono responsabili dell'ingorgo, oggi da tutti lamentato, del porto di Genova, invita il Governo a provvedere all'esecuzione della direttissima suddetta, e a presentare intanto in via d'urgenza al Parlamento un disegno di legge che stanzi i fondi necessari alla esecuzione del tronco suddetto ».

Non essendo presente l'onorevole Canepa, s'intende che vi abbia rinunciato.

Spetta ora di parlare all'onorevole Chiesa Pietro, che ha presentato i seguenti due ordini del giorno.

« La Camera riconoscendo che a completare ed a rendere più efficaci gli ordinamenti di lavoro emanati dal Consorzio autonomo del porto di Genova si è resa indispensabile la costituzione di uno speciale collegio probivirale; delibera di invitare il ministro ad iniziare gli studi necessari e proporre una legge che li istituisca ».

« La Camera riconoscendo la necessità di dotare il porto di Genova di un maggior numero di vagoni delibera la immediata ordinazione di diecimila carri inserendo la relativa spesa in bilancio ».

Domando se questi ordini del giorno sono appoggiati da trenta deputati.

(*Sono appoggiati*).

L'onorevole Pietro Chiesa ha facoltà di svolgere i suoi ordini del giorno.

Senta, onorevole Chiesa, ella ha pure presentato una interpellanza sugli stessi argomenti; s'intende quindi che rinunzierà allo svolgimento di questa.

CHIESA PIETRO. Rinunzierò alla interpellanza.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

CHIESA PIETRO. Onorevoli colleghi, come si vede i miei due ordini del giorno si riferiscono entrambi al porto di Genova e io mi trovo pervaso da un senso di peritanza in questo momento, lo confesso, sia per la larga accoglienza di interruzioni che ha avuto il collega Riseti, che mi ha preceduto, sia perchè, incominciando dal Presidente che vi era in quel momento, l'onorevole Rava, e andando agli altri, si vedeva come tutti fossero seccati, non delle parole che egli diceva, ma seccati che si riparlasse del porto di Genova.

Quindi tutti converranno come mi trovi con l'animo un po' titubante, dovendo parlare del porto di Genova. Però debbo dichiarare che non avevano ragione i colleghi di manifestare questa strana impazienza, perchè mentre tutti quanti i deputati hanno sempre dichiarato che il porto di Genova è il centro principale dal quale dipende lo sviluppo di tutti i traffici, i commerci e le industrie del paese, ora dimostrano il contrario, non volendone sentire a parlare, tanto più che molti hanno parlato del porto di Genova con una enorme incompetenza.

Non vorrei offenderli, nè voglio dire che parlino senza aver studiato il problema. Io che vivo nel porto di Genova da venti anni, debbo confessare che vi sono dei momenti in cui io stesso mi sento incompetente, perchè sono tali le varietà, tali le combinazioni diverse che si presentano che è impossibile conoscerle tutte perfettamente.

Fra l'altro, quando ho sentito parlare di costruzione di calate, così come si trattasse di fare della polpa di tamarindo, di rimediare a certi sbarchi ed imbarchi come se si trattasse di mettere un attaccapanni in un guardaroba, ho provato un senso di dispiacere. Perchè io, che sono in quel Comitato esecutivo del Consorzio dal giorno che quell'ente è stato costituito, avendomi gli operai eletto per quattro legislature consecutive, conosco le difficoltà che vi sono per provvedere le calate e per eseguire sbarchi ed imbarchi.

Ho, ripeto, provato un senso di dolore a dover constatare tanta incompetenza. Poichè è vero che, come rappresentante dei lavoratori io, devo occuparmi più specialmente delle condizioni di lavoro, ma debbo interessarmi anche per gli altri problemi, stando a fianco del capitano del porto, del direttore della dogana, dell'ingegnere capo del Genio civile, che fanno parte del Comitato. Ho lavorato infatti insieme con essi, ed ho potuto vedere come mentre tutti si lavorava con entusiasmo, con fede, con amore per dare al porto stesso il massimo sviluppo e la massima efficienza, ci si giudicava così male; ed ho poi esclamato che si commetteva una ingiustizia, quando, qualche giorno fa, in una adunanza dei commercianti di Milano, che certo non sono gli ultimi venuti, si prendeva una deliberazione contro quel Consorzio. Ed ecco perchè io credo che non sarà male se si dirà ancora qualche parola sul porto di Genova, anche perchè mi sono convinto, per l'esperienza fatta a contatto con la realtà delle cose, che coloro che amministrano, che governano un porto, debbano essere dei preveggenti.

E mi spiego. Per esempio, a Genova, prima del Consorzio, si sapeva benissimo che il traffico di 4 milioni di tonnellate sarebbe presto andato a 5, e poi, anche più rapidamente, a 6, a 7. Questo era sulle labbra di tutti. Si diceva: questo traffico aumenterà indubbiamente. E bisognava provvedere prima che ci fosse il Consorzio, perchè le calate non nascono come i funghi; bisognava provvedere ai magazzini, ecc. e coloro che prima ne avevano la responsabilità avrebbero dovuto provvedere. Invece non hanno fatto nulla, ed anche, tenuto conto dei danari della munificenza del duca di Galliera e di quei pochissimi che aveva dato lo Stato, noi possiamo affermare, e lo potrei dimostrare con facilità, che mentre era a cognizione di tutti, del Comune, della Camera di commercio, della Commissione portuaria, del capitano di porto, che questo traffico sarebbe aumentato, nessuno ha provveduto, neanche in minima parte, a quanto consigliava il crescente fabbisogno.

Ora, che cosa è avvenuto? Che il Consorzio, appena costituitosi, nel 1903, ha dovuto provvedere alle deficienze del passato; e se dovessi leggere qui, (non lo faccio perchè la Camera è stanca) la nota dei danari che ha speso, e la rapidità con la quale ha provveduto alle calate, ai magazzini,

agli impianti meccanici, ecc., e se conosceste bene l'opera di quell'ente, sono certo che gli tributereste parole di lode.

Si dice (e lo diceva anche l'onorevole Riseti): perchè non sono stati iniziati immediatamente i lavori per il bacino del faro? Posso assicurare che il ritardo non dipende assolutamente dal Consorzio. Non mi trattengo a dirne le ragioni; ma posso dichiarare che il Comitato ha fatto tutto quello che era in suo potere per sollecitare i lavori.

Dunque, il Consorzio ha provveduto rapidamente a rimediare alle lacune, alle deficienze lasciate dal passato, e ha dato mano a provvedere il più sollecitamente possibile, per il presente non solo, ma anche a quanto aveva creduto necessario per i bisogni anormali, in modo che, se si fossero dati i vagoni occorrenti, il porto di Genova avrebbe potuto provvedere, senza imbarazzi e senza provocare lamentele, a tutto l'*hinterland*, in un modo veramente puntuale.

Ed, a proposito di vagoni, io dovrei ripetere le parole dell'onorevole Riseti, ma non le ripeto; dimostrerò soltanto, come per mesi non si siano provveduti i vagoni in quel minimo indispensabile di millecinquecento vagoni al giorno.

Mentre l'onorevole Riseti parlava della mancanza dei vagoni, il ministro ha risposto con una interruzione che è addirittura una risposta completa. L'onorevole ministro ha risposto: se le linee sono ingombre come volete che i vagoni possano andare al porto? che colpa ne abbiamo?

Onorevole ministro, io ho la convinzione che vi sia una deficienza nel servizio ferroviario, deficienza che ho potuto constatare *de visu* nel porto e fuori del porto. Io vedo, è vero, nel porto i funzionari delle ferrovie che hanno dei galloni ben dorati e ben alti; ma quando li vedo all'opera, debbo dichiarare qui che trovo che non rispondono affatto all'esigenze alle quali dovrebbero rispondere. Non sento quella fede e quell'amore che noi sentiamo per il porto di Genova, e continuano la loro opera burocratica, così come fa chi cerca soltanto di sbarcare il lunario.

Io mi sono dovuto dolere del come vanno le cose da parte dell'Amministrazione delle ferrovie, perchè, come rappresentante degli operai in quel Comitato, io ho ricevuto telegrammi, (si vede che hanno trovato le porte chiuse dalle altre parti) da operai tessitori e da operaie tessitrici di tutte le parti d'Italia, i quali dicevano:

guardate un po' voi se potete mandarci qualche vagone di cotone, perchè noi non possiamo lavorare, non perchè ci manchi il lavoro, ma perchè voi del porto (e alludevano al Consorzio) non ci mandate la materia prima. Provvedeteci questa merce, perchè possiamo lavorare, altrimenti non mangeremo. Ora, che ci sia della fame dove, per ragioni d'indole generale, c'è la miseria e manca il lavoro, è una cosa dolorosa, alla quale si cerca di rimediare come si può, e, se non si può, pazienza; ma che si debba provocare la miseria e la fame quando il lavoro abbonda, questo è veramente enorme! E allora, poichè quei lavoratori si rivolgevano a me, io mi rivolgevo ai funzionari incaricati: gestori, capi-stazione...

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Io ho fatto fare una riunione speciale, alla quale è intervenuto il presidente del Consorzio, il rappresentante dell'Associazione cotoniera, ed ho mandato, appositamente da Roma, un funzionario superiore; il che vuol dire che quello che si poteva fare è stato fatto. Ne voglia tener conto, onorevole Chiesa.

CHIESA PIETRO. Io ringrazio l'onorevole ministro di questa dichiarazione, che dimostra le sue cortesi premure; ma debbo soggiungere che quei funzionari sono venuti a Genova, hanno toccato con mano lo stato delle cose, hanno dato delle disposizioni, ma le cose non sono mutate... ossia, sono mutate per un'ora, il che non è certamente sufficiente.

Ma se è vero, onorevole ministro, come ella dice, che i vagoni non possano affluire al porto, perchè vi sono le linee ingombre, a me pare che non basti affatto constatare la cosa. Se si limitasse a ciò sarebbe troppo facile la funzione di ministro, e potrei, forse, anch'io essere capace di farlo!... (*ilarità*). Non basta che ella dica questo: bisogna cercare le cause per cui questo ingombro esiste e cercarle a tempo per impedire che, al momento opportuno, ci troviamo chiusi da ogni parte. Io quindi credo che un po' di negligenza e trascuranza vi sia.

E poichè si confonde, per mancanza di conoscenza esatta delle cose, quello che è il distributore dei vagoni, il Consorzio, con quello che è il fornitore, mi preme di dire che noi abbiamo pensato di distribuire i vagoni in ragione della quantità delle merci. Se una persona diceva che le occorrevano trenta vagoni, per contentare anche gli altri, bisognava dargliene soltanto uno.

In ogni modo credo che sia bene mostrare il quantitativo dei vagoni dati in questi mesi, in cui le merci sono arrivate non più con unità di nave, ma a flotte. E dico, a questo proposito, che anche noi operai, nelle nuove condizioni presenti, ci siamo associati a tutti gli altri ceti per conquistare i mercati esteri e riportare in Italia quel commercio che ingiustamente si era deviato, e quindi lavoriamo concordi, perchè si riprendano le primitive vie naturali.

Parlo dunque di questi mesi, in cui i trasporti si sono triplicati. Nell'agosto invece di darci 1200 vagoni ce ne deste 825 al giorno, nel settembre 724, nell'ottobre 867, nel novembre 1165, mai il minimo assoluto che sarebbe 1200. Nel dicembre 1087, nel gennaio 1105, in febbraio 1035.

Se nel porto di Genova invece dei 1500 vagoni, avessimo anche avuto il minimo di 1200, avremmo 400,000 tonnellate di meno a ingombrare il porto.

Ora, può il Governo rispondere che i vagoni non arrivano nel porto di Genova perchè le linee sono ingombre? Quando si è al potere si hanno responsabilità; e quando non si provvede in tempo si commette una colpa grave.

Che le merci si scarichino in altri porti italiani costituisce un provvedimento saggio, ma irrisorio perchè non bisogna dimenticare che, richiedendo questi lavori capacità speciali, bisogna staccare gli operai del porto di Genova con danno di tutti; poichè, credetelo, non è cosa semplice fare il facchino, lo scaricatore nei porti.

Vi sono difficoltà materiali, e vi sono difficoltà intellettuali, dirò così; bisogna conoscere le marche del cotone, del caffè, della lana, ecc., per collocare la merce a posto. Per questo nei porti minori sono dovuti andare i lavoratori di Genova.

Ora che cosa poteva fare il Consorzio? Provvedere a che le merci non spedite fossero ben ricoverate e difese dai furti, dagli incendi e dalle intemperie, poichè questa eccessiva quantità di merci è arrivata nel porto mentre il clima era pessimo e quindi quando vi era l'impossibilità di lavorare.

Il Consorzio, signori, ha fatto miracoli e non lo dico io, che potrei sembrare partigiano, perchè faccio parte del Comitato, ma lo ha detto il presidente della Camera di commercio. Ha affittato la ferriera del Ricco con tremila metri quadri di area, ha fatto magazzini nuovi, ha ridotto a magazzino le sale dell'esposizione, insomma ha fatto tutto quello che poteva e doveva fare.

Non domandiamo plausi, nè lodi, ma chiediamo che non si attribuiscono al Consorzio le colpe degli altri.

Non credo di dover insistere di più su questo argomento, giacchè l'onorevole ministro sarà persuaso dell'importanza di provvedere alle industrie che hanno bisogno di lavoro e di metter Genova nella condizione, non solo di tornare alla normalità, ma di avere quel maggior traffico a cui ha diritto, quando le sue linee naturali arriveranno al suo porto.

A proposito della direttissima, mi si fa colpa di non aver curato bene il problema nei rapporti con Sampierdarena; ma io rispondo che nel fatto oramai Genova e Sampierdarena sono una città unica e che la stazione Principe sarà anche comoda per noi.

Ora, se l'onorevole ministro mi permette, vorrei parlare degli ordinamenti del lavoro. È cosa che riguarda il Ministero di agricoltura, industria e commercio; ma, siccome per la legge sull'autonomia del porto, la cui applicazione dipende, più che da altri, dal Ministero dei lavori pubblici, i due Ministeri devono agire concordemente, non credo inopportuno dirne ora qualche parola. E tratterò anche dei lavoratori, in quanto che questi devono cooperare, con tutti gli altri elementi, al benessere del porto, e quindi il problema è dei più importanti.

Anche qui bisognerebbe fare un po' di storia retrospettiva. Prima del Consorzio autonomo c'era quella che si chiama libertà di lavoro; ma questa libertà, in un porto, dà risultati diversi da quelli che pur deve dare fuori.

Un porto è centro di monopolio per sè stesso: in un'altra industria può introdursi la concorrenza e per mezzo di questa frenare gli abusi; ma nel porto non accade così, perchè non si può fare un porto in concorrenza, a fianco del porto preesistente.

Notisi poi che il porto di Genova, per la sua posizione geografica, e tenuto conto delle merci destinate nel suo *hinterland*, offre il vantaggio che queste, per arrivare a destino, possono costare il 25 o 30 per cento in meno. Ora, in un porto che ha tali condizioni di monopolio, questo è esercitato da chi è più forte.

Non mi dilungo a dimostrare quale era la condizione dei lavoratori nel porto prima che ci fosse il Consorzio. C'era quella condizione che il commendator Malnati, che fu ispettore di polizia in quel porto, e oggi

è consigliere comunale di Genova, ha descritto in un magnifico libro, che desidererei che fosse letto da tutti coloro che si occupano del porto di Genova. Si era arrivati a una condizione di cose che culminò in quel processo, detto il processo dei forti, per cui non erano la abilità e la capacità le qualità che valevano, ma la prepotenza, il coraggio, la forza brutale; bastava avere queste qualità per arricchirsi a danno del lavoro e del commercio. Si era obbligati a subire quel trattamento da bruti, inumano; i lavoratori erano obbligati a vivere nell'abbruttimento continuo, nelle bettole, disertavano la famiglia, perchè dovevano consumare nelle osterie, e preventivamente, quello che avrebbero dovuto portare in casa alle loro famiglie.

E bisognava che vi andassero per forza in quelle osterie, perchè altrimenti non sarebbero stati chiamati al lavoro, e ciò perchè il conduttore dell'osteria era anche impresario di scarico.

Orbene, noi siamo andati a portare la nostra modesta parola di fede e di fratellanza in mezzo a quei lavoratori, e certamente abbiamo dovuto urtare contro interessi secolari e illegittimi, e dico forte e pensatamente questa parola, perchè nel porto, allora, era la forza che contava e con essa l'arbitrio.

La Camera di commercio aveva riconosciuto, in un arbitrato di cui io facevo parte e di cui era presidente il commendatore Solari, che la migliore forma di organizzazione era la forma cooperativa.

Quando venne il Consorzio io fui eletto rappresentante degli operai e andai in seno a quel Consorzio con questo programma: cooperative di lavoro. Naturalmente questo programma ha urtato molte persone, a cui non piaceva fosse moralizzato il commercio col togliere tutte le forme di sfruttamento e di parassitismo, come certi guardianaggi, che erano creati artificiosamente per lucrare a danno, non soltanto degli operai, ma anche dei negozianti.

Ora, è avvenuto che questi nemici, approfittando di quella che è l'ignoranza generale delle condizioni del porto, hanno divulgato, a danno di queste cooperative, insinuazioni e cose non vere.

Invece è bene si sappia che nel porto ci può essere ancora questo, che un individuo può far lavorare venti, trenta o cinquanta persone e avere un guadagno per ciascuna di queste persone, senza che egli lavori e senza che l'opera sua sia necessaria. Ora quando que-

sti lavoratori si sono uniti in lega e hanno domandato, naturalmente, come si faceva in tutte le parti d'Italia, i loro miglioramenti, hanno sollevato le opposizioni e le proteste, specialmente degli impresari, perchè capivano che queste associazioni si sarebbero, col tempo, costituite in cooperative ed avrebbero messo in evidenza la inutilità delle spese dell'intermediario.

Io però, pure affermando il principio della cooperazione, sentivo che allora non vi era ancora nell'operaio quel grado di coscienza e di maturità che sono necessari per lavorare senza il padrone. Capii che si doveva passare attraverso altre forme e coi miei compagni lavorai a preparare questa maggiore coltura, questa maggiore coscienza.

Abbiamo fatto quindi la lega, e dopo la lega la compagnia di lavoro, che non è ancora la cooperativa, ma che è certo l'ente che ha gli strumenti di lavoro, sebbene non sia ancora assuntrice di lavoro.

Questi lavoratori (ho il piacere di dirlo all'onorevole ministro e agli onorevoli colleghi della Camera) hanno incominciato una vita nuova; cioè non più l'abbruttimento della bettola, del lavoro micidiale, ma un'elevazione della loro vita.

Per distoglierli dalla bettola siamo arrivati al punto di portare nella sede dell'associazione, che allora era una specie di magazzino dove si tenevano gli attrezzi, le cartelle dell'abbicci per istruirli ed impartire ad essi i primi insegnamenti elementari.

Poco per volta abbiamo visto i nostri medici, che hanno l'incarico di visitare i lavoratori, constatare che questi andavano migliorando; si riscontrava, cioè, un minor numero di malattie prodotte dall'alcolismo, e si constataba che anche la delinquenza era diminuita.

Per questi lavoratori - lo cito di passaggio - vi è un ristorante che li chiama ad una vita più umana, perchè, prima, essi mangiavano sotto i vagoni, e quando c'era vento pensava questo a mettere il formaggio sui maccheroni portandovi sopra la polvere delle calate.

Quindi abbiamo fatto, con l'aiuto del Consorzio, anche un ristorante cooperativo, dove si mangia discretamente e si spende poco; abbiamo anche creato i bagni e le docce, cose alle quali nessuno aveva mai pensato.

Questi sovversivi di socialisti, invece di pensare all'espropriazione, hanno pensato dunque ad insegnare l'abbicci ed a lavarsi

la faccia, perchè l'igiene è anche elemento di cultura e d'intelligenza. (*Bravo!*)

Orbene, o signori, noi siamo giunti a questo, e non mi dilungo...

PRESIDENTE. Mi pare invece che si dilunghi!... (*Si ride*).

CHIESA PIETRO. Oggi siamo per raggiungere la fase massima del nostro programma, cioè di vedere i lavoratori poco a poco assimilare nella stessa persona la funzione di lavoratori ed assuntori.

Nel campo del carbone noi abbiamo tutte cooperative, e, da quando ci sono queste, sono diminuiti gli scioperi ed i furti, perchè abbiamo dato ai lavoratori la responsabilità diretta del lavoro e la responsabilità della correttezza e della onestà ed il miglioramento economico; e il miglioramento economico non è andato a detrimento del miglioramento intellettuale e morale; perchè può darsi benissimo, se non provvedete a fiancheggiare il miglioramento economico con quegli altri elementi che elevano la personalità umana, che voi abbiate invece un peggioramento. Se i lavoratori guadagnando prima poco si ubriacavano qualche volta, guadagnando ora di più si potrebbero facilmente ubriacare molto spesso.

Questo sarebbe stato un grave pericolo, che abbiamo superato ed evitato col nostro apostolato.

Abbiamo anche voluto che queste cooperative, prima di tutto, pensassero alla previdenza.

Oh! in passato i lavoratori del porto a quarantacinque anni erano esauriti, e venivano buttati via dalle calate come limoni spremuti. Nessuno dava loro niente; bisognava costringerli a ricorrere alla carità del comune, od a mendicare per le vie. Si provide, e tutti questi lavoratori si sono iscritti alla Cassa nazionale di previdenza per una congrua pensione. E siccome sono poche sei lire, abbiamo voluto che per ogni scaricatore si pagassero 12, 18, 24 lire all'anno. E intanto i più vecchi, mirabile esempio di solidarietà operaia, fin tanto che possono lavorare, lavorano nelle fatiche più leggere ed una volta inabili avranno la pensione.

PRESIDENTE. Onorevole Pietro Chiesa, ella sta facendo un bellissimo discorso; espone cose utilissime e bellissime, che però ha ricordate parecchie volte alla Camera. Vorrei pregarla però di attenersi all'ordine del giorno.

CHIESA PIETRO. Questo dei lavoratori del porto è un fatto così nuovo ed eccezionale...

PRESIDENTE. Ma non è affatto nuovo!
CHIESA PIETRO. Le garantisco che è nuovo.

PRESIDENTE. Come vuole. Ma finiremo per votare il bilancio l'anno venturo.

CHIESA PIETRO. Anche l'anno venturo, piuttosto che far male, facendo presto.

PRESIDENTE. Allora a lei non interessa la regolarità della contabilità dello Stato.

CHIESA PIETRO. Si tenga aperta di più la Camera e si lavori.

PRESIDENTE. Sta bene. Ma il fatto si è, che tutto quello, che ella sta dicendo da mezz'ora, non entra nei suoi ordini del giorno.

CHIESA PIETRO. Non è esatto e protesto.

Parlo dei probi-viri nel porto di Genova e tutto quello che ho detto, l'ho detto per dimostrare la necessità di probi-viri speciali.

PRESIDENTE. Vuol dire che quello che dice, secondo lei, è nell'ordine del giorno.

CHIESA PIETRO. Mi permetto soltanto di leggere queste poche righe, per dimostrare come si lavora nel porto di Genova.

Giorni or sono un giornale di Genova annunciava che un lavoro di scarico di 6,250 tonnellate fu eseguito in 26 ore; cosa questa che nessun porto del mondo sarebbe capace di fare, come hanno fatto i lavoratori del porto di Genova.

Voglio leggervi una lettera in cui si parla della cooperativa merci varie del porto, una di quelle cooperative che auspicavo e che sono quelle che dovrebbero togliere tutte le spese superflue che sono nel porto, e quando dico spese superflue, voi sapete che sono quelle che gravano di più delle spese vive. Questa lettera, mandata a quei lavoratori, dice che, in seguito alla gara indetta dalla Società marittima italiana per la esecuzione delle operazioni di stivaggio e disstivaggio pel porto di Genova, venne dichiarata aggiudicataria la Società anonima cooperativa sbarco e imbarco di mercanzie di Genova. Alla quale cooperativa, dopo esperimento di tre mesi, è stato affidato, per la sua puntuale e corretta esecuzione, l'incarico, per due anni, delle operazioni di imbarco e sbarco.

Questo per dimostrare che oggi le cooperative malgrado che non esistano gli organi per risolvere le inevitabili contese fra

capitale e lavoro, sono dichiarate aggiudicatarie di importanti lavori.

Ora questo è cagione di grandissimi guai. Noi domandiamo una legge per i probi-viri speciali nel porto di Genova, perchè adesso, per risolvere i dissidi, c'è una Commissione permanente del lavoro composta del capitano del porto, del rappresentante del municipio che è un ragioniere, del rappresentante del Genio civile e delle dogane. Ci sono solo io rappresentante degli operai.

Per quanto, questi membri, possano essere equanimi, io preferisco che ci sia anche la responsabilità degli interessati e che vengano essi stessi a discutere delle loro cose. Ecco la necessità di questi probiviri e la opportunità del mio ordine del giorno.

Concludo, quindi, poichè mi sembra che la questione sia bene avviata, dicendo che il ministro farà opera buona, se mi prometterà di esaminarla e di risolverla con ogni sollecitudine.

Non faccio pistolotti; faccio soltanto l'augurio che si comprenda l'importanza del problema e che si provveda, poichè, non provvedendo in tempo, voi che parlate sempre del porto di Genova, come di un interesse nazionale, dimostrereste non soltanto la vostra incompetenza, ma anche la vostra negligenza. (*Vive approvazioni alla estrema sinistra*).

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Angiolini:

« La Camera invita l'onorevole ministro dei lavori pubblici a presentare al più presto un disegno di legge, per ottenere dal ministro del tesoro la somma necessaria al finanziamento delle opere necessarie alla costruzione della grande galleria di Montepiano, sulla linea direttissima Firenze-Bologna, onde non venga ancora ritardato l'appalto del lavoro più importante di questa vitale arteria ferroviaria ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato da trenta deputati.

(*È appoggiato*).

Essendo appoggiato, l'onorevole Angiolini ha facoltà di svolgerlo.

ANGIOLINI. Onorevoli colleghi, nella conclusione del suo poderoso discorso di venerdì passato, l'onorevole ministro dei lavori pubblici, rendendo omaggio alla politica di lavoro seguita dai suoi predecessori per l'esecuzione delle opere grandiose, delle quali ognuno deve compiacersi, espresse il proposito di seguirne l'esempio in avvenire,

come ha già fatto, nel breve tempo che è al Governo, dando prova non dubbia di dedicare tutto se stesso alle giuste esigenze del paese, continuando una politica rispondente ai bisogni più urgenti dell'avvenire d'Italia. Queste dichiarazioni mi danno maggior fiducia e speranza pel compimento di quella opera meravigliosa che è la direttissima Firenze-Bologna, studiata con tanto impegno da valenti nostri ingegneri ferroviari che ne redassero il progetto con la maggiore diligenza, appunto per evitare quelle incognite che potrebbero incontrarsi nella costruzione di una lunga galleria di dieciotto chilometri e mezzo attraverso l'Appennino tosco-emiliano.

Ma l'esecuzione di questa linea, fu trascurata nonostante la sua importanza, riconosciuta da tutti gli uomini di Governo e in particolare dal senatore Balenzano, il quale, se non erro, nel 1903, essendo ministro dei lavori pubblici, a talune interrogazioni che furono mosse da me e da altri colleghi, dette parola che avrebbe immediatamente nominato una Commissione Reale, alla quale avrebbe dato egli stesso il programma.

Questo programma era di studiare un nuovo valico appenninico, che avesse avuto i requisiti di abbreviare la distanza tra Firenze e Bologna, e che fosse stato possibile di percorrere rapidamente, con beneficio dei viaggiatori e delle merci.

La Commissione si formò immediatamente, e lo stesso suo presidente, senatore Colombo, ebbe anche l'incarico di esserne il relatore. La relazione accuratissima fu completata entro due anni o poco più, e fu tanto apprezzata che il Governo accettò il tracciato che era stato proposto dalla Commissione stessa all'unanimità, dopo scartato tutti gli altri tracciati che erano stati sottoposti al suo esame.

L'onorevole Bertolini, ministro dei lavori pubblici nel 1908, lo inserì in quella famosa legge del riordinamento ferroviario, nella quale fu inclusa anche l'altra direttissima, della quale hanno parlato i precedenti oratori, cioè la Genova-Milano.

Debbo però, per ragioni storiche, rivendicare la priorità della direttissima Bologna-Firenze.

Prima che se ne parlasse alla Camera, erano sorti dei Comitati, i quali avevano interessato di studiarne il tracciato, i tecnici più intelligenti, fra cui mi piace di ricordare l'illustre ingegnere Protch, al quale fu affidato il completamento della linea Porret-

tana, e che infatti la portò a compimento. Quando il Protch attendeva agli studi lungo la valle del Bisenzio e del Reno, attraverso le punte più basse dell'Appennino, si mostrò sorpreso che nessuno avesse progettato una linea direttissima Firenze-Bologna, e io, incoraggiato da vari enti del mio collegio, portai alla Camera quest'argomento sul quale, più volte, poi ho dovuto intervenire in vari modi. Ma lasciando andare questi precedenti, che cito solamente come ricordo storico, dirò che, presentato alla Camera il progetto con la legge Bertolini, fu, insieme alla legge, approvata anche la tabella che calcolava la spesa di costruzione della direttissima Firenze-Bologna in lire centosettantaquattro milioni e cinquecento mila.

Si tratta di una somma molto rispettabile; e sebbene la Camera, certamente, ne sia informata, mi permetto di dire brevemente le ragioni per le quali si è arrivati a un simile preventivo.

ANCONA, *relatore*. Sfido, si tratta d'una linea con molte gallerie.

ANGIOLINI. È verissimo quello che dice l'onorevole relatore, ma vi sono anche altre ragioni per le quali si è arrivati a tale cifra nella legge Bertolini, e cioè per queste ragioni: nei primi tempi si era studiato il tracciato per val di Setta sulla linea Porrettana; il che portava una diminuzione notevole di percorso della linea, in quanto il tratto da Sasso a Bologna, come quello da Prato a Firenze erano già costruiti. Ma poi ci fu una variante, per la osservazione che ora giustamente faceva il relatore, che siccome la quota della galleria era più alta e si volle abbassarla, la galleria si doveva allungare, sicchè la perizia fatta in principio, di centotrentas i milioni, fu portata a centocinquanta milioni. Ma da centocinquanta milioni fu poi dovuta portare alla cifra che ho accennato.

E ciò per il timore che poteva insorgere nei bolognesi, e cioè che si potesse, col tempo, fare un raccordo Sasso-Modena e lasciare poi fuori Bologna.

Si volle allora far studiare un tracciato diverso nella sezione nord della direttissima, e si stabilì di portare, dopo un breve tratto dalla Val di Setta, la linea nella valle del Savena, attraverso il monte Adone; il che portava un'altra galleria della lunghezza di sette chilometri.

Però questo aveva il beneficio di portare la linea a una parte della provincia di Bologna, che ne era priva, e, nello stesso tem-

po, si aveva il beneficio di evitare il regresso sul Reno. E si aveva poi l'ultimo e più importante vantaggio (e su ciò mi piace di richiamare l'attenzione della Camera) di rendere una linea direttissima, costruita a doppio binario, perfettamente indipendente.

E nei casi di bisogno della difesa del paese, sarebbe stata una linea la quale sarebbe diventata autonoma e avrebbe potuto, col suo traffico, colla sua potenzialità rapida, portare dei corpi d'esercito nella valle del Po, ove ordinariamente sono andate a terminare tutte le contese che si sono verificate nei secoli e che si potranno ancora presentare...

MARAZZI. Speriamo di no!

ANGIOLINI. Io ho dovuto anzi una volta, nello svolgimento di una interpellanza, deplorare anche una certa freddezza, direi così, o per lo meno un pensiero non tanto vigile del nostro Corpo di Stato Maggiore, perchè non aveva fatto delle premure e delle pressioni più forti, affinchè questa linea fosse costruita al più presto.

Mi permetto di rilevare alla Camera solamente una cosa, e cioè che chi è alla testa della nostra difesa potrebbe, in seguito ad eventi nuovi, deplorare che questa linea non sia stata già costruita. E ricordo anche che, una volta, un insigne ufficiale addetto all'Ambasciata di Berlino, andò a presentare le sue credenziali al generale Moltke. Moltke era nel suo gabinetto, intento a scrivere. Il Moltke, prima di alzare il volto, domandò a questo ufficiale se il nostro stato maggiore avesse pensato a far raddoppiare il binario sulla linea Porrettana. Questo a distanza, credo, di più che venti anni.

Fatta questa digressione sull'argomento, dirò che, fino ad oggi, mi pare (senza che io ne dia colpa all'attuale Ministero, ma per una serie di circostanze o di ragioni che io non potrei ora tutte designare alla Camera, anche per amore di brevità) che non si sia cercato il modo di poter mandarla avanti, più che fosse stato possibile, e non si sia venuti a capo di nulla. So che, fino a questo momento, per legge, non s'è fatto nessuno stanziamento in favore di questa linea, così importante...

ANCONA, *relatore*. Si sono spesi 15 milioni.

ANGIOLINI. Ho detto che non s'è fatto nessuno stanziamento, *per legge*. E lei non può negarlo.

Nella sua relazione del bilancio 1914-15

non trovo che ci sia niente in proposito; e nell'altra del futuro bilancio 1915-16. non vedo riportate, nella tabella, queste somme perchè non sono state certamente assegnate sotto una forma normale di stanziamento, come sarebbe quella d'un disegno di legge, presentato al Parlamento. Io mi onoro di sedere in questa Camera da venti anni; e non mi è mai passato sotto gli occhi un disegno di legge che assegnasse fondi per la costruzione di questa linea. Vi si è provveduto semplicemente con decreti Reali; anzi un decreto Reale, passando, nei giorni scorsi, all'esame del Senato, provocò osservazioni, da parte d'alcuni senatori, tanto sulla relazione del senatore De Cupis, quanto sulla difesa che faceva della relazione stessa il senatore Dall'Olio.

Il senatore Dall'Olio ed il relatore hanno spiegato la legalità, dirò così, di questa straordinaria illegalità: in quanto, per questa faccenda, si potevano mettere innanzi ragioni eccezionali, d'indole politica e sociale.

Si trattava, in una parola, di dar lavoro ad una quantità di disoccupati, segnatamente della parte del versante nord, ossia della regione emiliana. E per questo furono assegnati questi fondi, su cui l'onorevole relatore richiama la mia attenzione, dicendo che sono ascesi a sedici milioni...

ANCONA, *relatore*. All'incirca.

ANGIOLINI. ... di cui non si son spesi che tre milioni e seicentottanta mila lire.

Gli altri lavori da eseguirsi importano dodici milioni trecentosettantotto mila lire e frazioni.

Ora la mia parola non è certo per dar consigli: perchè io ne domanderei sempre; ma è solo per chiedere al ministro di evitare d'incorrere, a meno che si presentino condizioni eccezionali, nelle censure dell'alto corpo del Senato, e di stabilire, fin d'ora, per l'opera maggiore che è rappresentata dalla lunga galleria di valico dell'Appennino, uno stanziamento che potesse assicurare il modo di poterla appaltare. Fino da tempo si diceva che gli studi erano compiuti e si parlava anche di compagnie, o di imprese, come si dice ordinariamente, che si erano presentate avanti al Ministero o avanti la Direzione generale delle ferrovie, offrendo i loro titoli e le loro garanzie, tanto sotto l'aspetto tecnico quanto sotto l'aspetto finanziario, onde essere incluse tra quelle prescelte, nel caso avvenisse l'asta, perchè ineccepibili sotto questi punti di

vista. Ma io non so se il Ministero d'allora o se la Direzione generale delle ferrovie, fossero impressionati di affidare ad una sola compagnia la costruzione della linea.

Fra le Compagnie concorrenti dirò che ve ne era una, che avrebbe preso a *forfait* la costruzione della linea a condizioni eque, dando facoltà al Governo di poter pagare entro un certo limite di tempo, con un interesse modesto. Si disse anche che un'altra Compagnia avrebbe assunto la costruzione di tutta la galleria, ma anche di questa si ebbe paura, quasi fosse un'altra potenza nello Stato, o nell'azienda ferroviaria.

Allora si disse: facciamo due zone. Credo che per far questo non fosse necessario un supplemento di studi, perchè, naturalmente, essendosi compilato l'intero progetto, non si trattava d'altro che di una delimitazione di spazio e di calcolo, non si trattava che di dire: una zona sarà più lunga, ed una più corta.

Ma non basta ancora. Siccome non si volle far nulla, si disse all'ufficio tecnico speciale, stabilito a Bologna e incaricato del lavoro della direttissima: voi dovete separare i progetti e dovete dividere la galleria in tre zone.

Io feci, in proposito, alcune osservazioni in quel tempo all'ex direttore generale delle ferrovie, commendatore Bianchi, il quale mi rispose: ritarderemo di poco i lavori, perchè aggrediremo la galleria da più parti e quindi ricupereremo quel tempo, che ora si può ritenere perduto.

Ella, onorevole ministro, comprende benissimo che, se si procede di questo passo, con i metodi, che finora, senza sua colpa, sono stati adoperati, la direttissima non l'avremo nemmeno fra trenta anni. Molto più poi se dovesse prevalere l'idea che il lavoro si dovrà fare in economia per conto dell'Amministrazione ferroviaria.

Ammetto che possano essersi fatti lavori in economia per dare lavoro a quelle cooperative dell'Emilia, che non lo avevano, ed è giusto che il lavoro sia stato concesso in questa forma, appunto per l'urgenza, che aveva provocato il decreto, che stabiliva gli stanziamenti per questi lavori urgenti.

Io credo francamente che l'Amministrazione ferroviaria non possa neanche avere nè il personale tecnico nè il macchinario necessario, nè tutti gli altri coefficienti indispensabili per la costituzione di due grandi cantieri, l'uno all'imbocco sud, l'altro

all'imbocco nord, pei quali si stanno adesso ultimando i binari di servizio, onde congiungerli da una parte a Prato, dall'altra a Sasso. Si stanno anzi facendo anche le opere per una filovia sussidiaria per la sezione centrale della grande galleria.

PRESIDENTE. Ma nell'ordine del giorno si parla soltanto di un maggiore stanziamento. Perchè entra ella in tutti questi particolari tecnici? Se facciamo così, non la finiremo più.

ANGIOLINI. Onorevole Presidente, parlo alla Camera ad ogni morte di papa; mi permetta quindi di svolgere un po' ampiamente il mio ordine del giorno. Ho subito tante volte la noia di mille discorsi, meno importanti del mio! Lasci che a mia volta infligga per qualche momento questa penitenza ai colleghi.

PRESIDENTE. Ma io le lascio dire tutto quello che vuole! Mi rimetto soltanto al suo buon senso e alla sua discrezione. Si attenga al suo ordine del giorno. Ella ha parlato di cottimi, di attrezzi, di macchinari, di capacità degli uni o degli altri, mentre col suo ordine del giorno ella non fa che chiedere un maggiore stanziamento! Rilevo soltanto questo!..

ANGIOLINI. Mi permetta, onorevole Presidente, sono arrivato alla fine.

PRESIDENTE. Io la prego di attenersi al suo ordine del giorno, e niente altro.

Questa è la raccomandazione che faccio a tutti. Non posso adoperare due pesi e due misure. Adesso ne verrà un altro (l'ho letto) che con uno spuntino va dentro a gonfiare nella discussione generale... (*Si ride*). Ma stia certo che io non mancherò di fare egualmente i miei richiami.

ANGIOLINI. Io sono ossequente al suo invito e abbrevierò moltissimo, per non annoiare nessuno. Forse se ella, onorevole Presidente, non mi avesse interrotto, a quest'ora avrei già finito.

PRESIDENTE. In quanto a me (ella lo sa, che siamo vecchi amici) non mi annoio affatto. Può parlare anche tutti i giorni, finchè vuole; ma a lei, come a tutti gli altri, non mancherò mai di rilevare quando siano fuori dell'argomento; perchè questo è il mio dovere ed io lo voglio assolvere in ogni caso e con tutti. (*Approvazioni*).

ANGIOLINI. Ho accennato in questo momento ai binari di servizio, ma debbo accennare anche ad un altro fatto. In via personale avevo cercato di interessare la Direzione generale delle ferrovie dello Sta-

to, facendole osservare che questi lavori sono quasi al termine. Sono lavori che interessano più specialmente il comune di Vernio, che resta proprio al posto nel quale la galleria sbocca nella valle del Bisenzio. Ed avevo pregato la Direzione generale delle ferrovie di fare uno studio per vedere se non era possibile fare uno stralcio del grande progetto della galleria, che aveva previsto anche tratti fuori della galleria stessa; e questo non tanto per costruire il piazzale del cantiere, quanto per stabilire lo spazio della nuova stazione di Vernio.

E lo studio, promesso, è stato fatto; ma recenti comunicazioni mi hanno avvertito che non è possibile fare questo stralcio perchè, prima di tutto, non faciliterebbe, non abbrevierebbe l'inizio dei lavori della nostra galleria, e d'altra parte costituirebbe una inopportunità assoluta.

Ho voluto citare questo fatto per dire che anche tutti quei lavori che possono essere, dirò così, accessori, dovrebbero essere possibilmente incoraggiati; ma quello che più interessa è che si comincino i lavori della grande galleria.

I tecnici calcolano che per completarla occorreranno dai sette anni e mezzo agli otto.

ANCONA, *relatore*. Almeno!

ANGIOLINI. Voglio prendere un periodo ancora più lungo, e dico che sarei ben contento se si completasse in dieci anni. Ma io, per chiedere assai e per avere un po' meno, mi contento che il ministro dei lavori pubblici presenti un disegno di legge col quale si stabilisca che almeno dieci milioni annui saranno destinati per questo valico importantissimo dell'Appennino.

Io credo che l'onorevole Carcano, successore all'onorevole Tedesco, non possa fare difficoltà o almeno grande difficoltà per l'assegnazione di questa cifra. E ricorderò anche quei famosi 50 milioni che sono annualmente a disposizione del Governo per le costruzioni.

I questi 50 milioni è bene che tutti ne abbiano qualche poco; ma bisogna pensare alle linee che sono già iniziate e a quelle che sono d'interesse realmente generale, perchè l'onorevole Ancona dovrà convenire meco che questa linea è di una importanza addirittura capitale poichè costituisce, me lo lascio dire con un termine professionale, proprio un'aorta delle ferrovie italiane, come forse il tronco braccio-cefalico può essere la linea Genova-Milano.

Noi dunque abbiamo in queste due linee due vasi tra i più importanti della nostra circolazione ferroviaria.

Al Governo, naturalmente, non è sconosciuto lo stato precario nel quale si trova la ferrovia Porrettana. È addirittura miracoloso che questa ferrovia possa continuare a funzionare nel modo lodevole con cui ha funzionato fino ad oggi. Ciò si deve, non tanto alle previsioni giuste dell'ex direttore generale delle ferrovie, il quale ha potuto supplire al grande traffico di questa linea mediante l'applicazione di locomotive speciali che possono arrivare al punto di portare fino a 200 tonnellate per ogni treno, quanto al raccordo Borgo S. Lorenzo-Pontassieve, il quale, per il momento, scarica codesta linea.

Il commendatore Bianchi, che mi piace di citare appunto perchè è quello che ha visto sempre con occhio benevolo la costruzione della linea direttissima Firenze-Bologna, mi diceva che questo fatto poteva essere però in qualche modo tollerabile fino al 1915 e al 1916. Certo, oggi i traffici non sono aumentati.

Date le condizioni dell'Europa, il traffico oggi sarà ridotto, e date le circostanze accennate al movimento della Porrettana oggi può essere ancora possibile. Ma siccome nessuno crede che questo stato di cose possa durare, questa linea, anche compreso l'aiuto della variante pel raccordo Borgo San Lorenzo-Pontassieve, non potrà servire ai bisogni del traffico in avvenire.

Io credo che l'onorevole ministro del tesoro non farà dunque cattivo viso, come non lo fece a una Commissione composta delle autorità maggiori delle provincie di Firenze e di Bologna (quando noi andammo, come si suol dire, a tastare il terreno) l'onorevole Tedesco.

L'onorevole Tedesco non promise, ma disse: se la richiesta è in misura modesta, io potrò accedervi, perchè riconosco, essendo stato anche ministro dei lavori pubblici, l'importanza di questa linea.

L'onorevole Carcano, che non è di animo meno mite dell'onorevole Tedesco, io ritengo che non appunto farà cattivo viso alla richiesta dell'onorevole Ciuffelli.

Onorevole ministro, io ho molta fiducia in lei, nella sua energia, nella sua attività, di cui ha dato prove vivissime, lodevolissime in questo breve periodo di tempo da che ella è al Governo.

Ella sa che io non faccio (non ne ho l'abitudine) delle lodi per ottenere qualche cosa, e so d'altronde che ella è più convinto di quello che io non sia: per conseguenza, non sto a prolungare il mio dire per raccomandare la cosa con tutto l'interesse che, del resto, non è mio personale e non è neanche del collegio mio, ma è un interesse generale in quanto che, come ho detto già, questa linea costituisce non solo il più rapido mezzo di comunicazione fra il Nord ed il Sud d'Italia, ma è anche in rapporto con tutto il centro d'Europa perchè è nel settore di Bologna che si raccolgono tutte le linee provenienti dal Nord e che poi vengono riunite nella Porrettana dove necessariamente si arrestano.

Queste considerazioni non sono nuove, ma *repetita iuvant*; ed io spero che l'onorevole ministro accoglierà ben volentieri le parole con le quali ho modestamente svolto il mio ordine del giorno. (*Vive approvazioni*).

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta, e invito gli onorevoli segretari a procedere alla numerazione dei voti.

(*Gli onorevoli segretari numerano i voti*).

Presentazione di disegni di legge e di una relazione.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro della guerra.

ZUPELLI, *ministro della guerra*. Mi onoro di presentare alla Camera i seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 3 settembre 1914, n. 1008, che vieta la navigazione aerea in qualunque punto del territorio dello Stato, delle Colonie e del mare territoriale;

Conversione in legge del Regio decreto 9 agosto 1914, n. 804, che stabilisce il trasferimento nella Regia marina di sottufficiali della milizia territoriale del Regio esercito, provenienti dalla riserva navale;

Conversione in legge del Regio decreto 15 novembre 1914, n. 1250, col quale vengono apportate modificazioni al testo unico delle leggi sullo stato dei sottufficiali.

Chiedo che questi disegni di legge siano deferiti all'esame della Giunta generale del bilancio.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro della guerra della presentazione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 3 settembre 1914, n. 1008 che vieta la navigazione aerea in qualunque punto del territorio dello Stato, delle Colonie e del mare territoriale;

Conversione in legge del Regio decreto 9 agosto 1914, n. 804, che stabilisce il trasferimento nella Regia marina dei sottufficiali della milizia territoriale del Regio esercito, provenienti dalla riserva navale;

Conversione in legge del Regio decreto 15 novembre 1914, n. 1250 col quale vengono apportate modificazioni al testo unico delle leggi sullo stato dei sottufficiali.

L'onorevole ministro chiede che vengano inviati alla Giunta generale del bilancio.

Se non vi sono osservazioni in contrario, così rimarrà stabilito.

(Così rimane stabilito).

Invito ora l'onorevole Manna a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

MANNA. A nome della Giunta generale del bilancio e per conto dell'onorevole Mango, mi onoro di presentare alla Camera la relazione sul disegno di legge:

Conversione in legge del Regio decreto 7 gennaio 1915, n. 16, col quale venne autorizzato il prelevamento della somma di lire 175 mila dal fondo di riserva per le spese dell'istruzione elementare e popolare per corrispondere paghe e compensi al personale avventizio degli uffici provinciali scolastici, durante il secondo semestre dell'esercizio 1914-15. (348)

PRESIDENTE. Disegni di legge e relazione saranno stampati e distribuiti.

Si riprende la discussione del bilancio dei lavori pubblici.

PRESIDENTE. Riprendendosi la discussione dello stato di previsione per il Ministero dei lavori pubblici, segue l'ordine del giorno degli onorevoli Tortorici, Andrea Finocchiaro-Aprile, De Felice-Giuffrida, Toscano, Giaracà, Rindone, Di Giorgio, Mondello, Sciacca-Giardina, Drago, Pasqualino-Vassallo, Lo Presti, Abisso:

« La Camera, ritenuti insufficienti i mezzi finanziari commessi dalla attuale legge del consolidamento alla attuazione delle opere pubbliche la cui spesa è stata autorizzata dal Parlamento; ritenuto che è supremo

interesse e dovere dello Stato, specialmente nella grave ora che volge, dare lavoro e pane alle centinaia di migliaia di disoccupati di tutte le regioni d'Italia; ritenuta la necessità di completare le più urgenti costruzioni ferroviarie e di provvedere alle bonifiche, agli acquedotti ed alla viabilità rurale; ritenuto che tali opere sono indilazionabili per la Sicilia; invita il Governo a prendere sollecite risoluzioni ».

Chiedo alla Camera se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Tortorici ha facoltà di svolgerlo. Però lo prego di attenersi esclusivamente all'ultima parte dell'ordine del giorno, che è la sola concreta. Il resto è stato già trattato da altri colleghi.

Una volta chiusa la discussione generale, non si dovrebbe mai ritornare sugli argomenti già svolti. E in questo caso, ripeto, l'unica parte concreta dell'ordine del giorno, non ancora trattata completamente, è l'ultima. *(Benissimo!)*

PRESIDENZA DEL VICE PRESIDENTE
FINOCCHIARO-APRILE.

TORTORICI. Onorevoli deputati, svolgerò modestamente e con la maggiore brevità possibile l'ordine del giorno che è stato sottoscritto da molti colleghi siciliani, sicuro anche d'interpretare specialmente l'animo degli altri rappresentanti della mia isola.

Fra le considerazioni generali fatte dall'onorevole Sottogiunta del bilancio allo stato di previsione della spesa dei lavori pubblici, quella che all'onorevole ministro parve di maggior rilievo e sulla quale mi sembra opportuno richiamare e fermare per poco l'attenzione della Camera si riferisce al finanziamento delle opere deliberate.

L'onorevole ministro nel suo magnifico ed organico discorso ha detto che, data la natura, l'importanza e la complessità di certe opere, non era da un canto possibile prevederne l'intera spesa, mentre dall'altro canto era indispensabile distribuirne l'esecuzione in parecchi periodi ed il finanziamento in diversi esercizi, per cui è necessario frenare le proprie e le altrui impazienze.

Però lo appunto fatto all'Amministrazione dei lavori pubblici è la grande spro-

porzione che esiste fra il programma dei lavori ed il programma finanziario, fra le autorizzazioni delle opere e le somme che si possono stanziare nel bilancio. Difatti, mentre da una parte lo Stato con parecchie leggi ha ordinato l'esecuzione di opere non ancora eseguite per la somma di 950 milioni, che ancora non sono state stanziare nel bilancio, dall'altra parte le leggi del consolidamento del 4 aprile 1912 e del 19 luglio 1914 (dovuta quest'ultima all'onorevole Ciuffelli) non consentiranno fino al 1911-12 che lo stanziamento di 623 milioni di lire, che, sommate con i 107 milioni dei residui, non potranno mai frangere i 950 milioni di opere autorizzate; talchè, ancor quando fino al 1921 nessuna altra opera si dovesse deliberare e la spesa effettiva delle opere autorizzate dovesse corrispondere ai preventivi sommari, al 1921 avremmo 250 milioni di opere non eseguite, seppure non toccheremo il mezzo miliardo, data la differenza che si è sempre deplorata fra le spese ed i preventivi.

E per quanto riguarda le costruzioni ferroviarie, pure essendo state deliberate dal Parlamento nuove linee per l'ammontare di 521 milioni non ancora stanziati, le suddette leggi del consolidamento non permetteranno fino al 1920-21 che lo stanziamento di 50 milioni di lire all'anno, che sono le colonne di Ercole.

Ora tutto ciò nuoce al Governo, limitando l'iniziativa e la libertà della funzione del ministro dei lavori pubblici, nuoce al prestigio delle stesse istituzioni parlamentari, nuoce al contempo alla finanza dello Stato ed alla economia nazionale.

Difatti, dato il sistema di un vastissimo programma di opere e di un piano finanziario consolidato e distribuito in diversi periodi, è chiaro che il ministro dei lavori pubblici possa disporre la esecuzione di importanti opere impegnando gli stanziamenti dei futuri esercizi del consolidamento. Così fino al 31 dicembre 1914, come risulta dalla relazione diligentissima dell'onorevole Ancona, si erano impegnati 331 milioni circa sui 623 milioni già fissati per un sessennio colle cennate leggi del 1902 e del 1904.

Così la costruzione delle nuove linee ferroviarie appaltate ha già assorbito i 150 milioni degli esercizi 1914-15 a 1916-17, ed il ministro non può, perchè gli mancano i fondi, disporre la costruzione di nuovi tronchi.

In tale stato di cose ogni ministro,

data la vita normale dei nostri Gabinetti, non può che liquidare il programma del suo antecessore e preparare il programma al suo successore.

Ora non è chi non veda quanto tutto ciò sia contrario ad un retto funzionamento di Governo, giacchè, menomando la libertà del ministro, ne limita evidentemente anche la responsabilità di fronte alla Camera.

Nè meno danno viene al prestigio delle istituzioni parlamentari e dello stesso Stato, perchè, come è stato notato parecchie volte, le popolazioni nostre non distinguono tra autorizzazioni di spese e stanziamenti relativi nel bilancio, onde le illusioni e le delusioni e quel crescendo continuo d'irritazione e di sfiducia verso tutti i Governi, che non conferisce certamente forza e prestigio allo Stato.

E infine tutto ciò nuoce alla finanza, perchè, dovendosi distribuire gli insufficienti stanziamenti annui a una quantità straordinaria di opere, reclamate dalle stesse necessità del regime di rappresentanza, fattosi più esigente in seguito al suffragio allargato, naturalmente tutta questa spesa si sminuzza, si polverizza, perde l'efficienza, senza dire che la mancata o lenta continuità dei lavori spesso deteriora e costringe a rifare quello che si era fatto, e che spesse volte somme ingenti rimangono infruttifere per mancato completamento dei lavori stessi.

Frattanto la esecuzione delle opere, a parte il maggiore costo e lo sperpero, ritarda, e ne soffre anche l'economia nazionale.

Ora, per ristabilire l'equilibrio tra il programma delle opere e il programma finanziario ed ovviare a questi grandi inconvenienti, nessuno qui dentro penserà a limitare le leggi speciali che hanno autorizzato le spese per opere pubbliche a favore della Calabria, della Basilicata, delle Puglie, della Sardegna, eccetera, che rappresentano un impegno di onore e una solenne promessa fatta dal Governo e dallo Stato a quelle popolazioni.

Ed allora è evidente che i rimedi non possono essere che due, che bisogna contenere ed adoperare con prudenza, con fermezza, con proposito altamente civile e patriottico, cioè:

1° autorizzare per l'avvenire, gradualmente e con criterio di equa distribuzione e perequazione tra tutte le regioni d'Italia, solamente quelle opere che rispondano ai veri e più urgenti bisogni dell'economia

nazionale e del risanamento igienico del paese; e contemporaneamente, come bene osserva l'onorevole relatore della Sottogiunta, deliberarne lo stanziamento anche in esercizi lontani, onde avere un freno automatico alla deliberazione di altre spese;

2° aumentare con nuove leggi, a mano a mano che il bisogno l'imponga, lo stanziamento consolidato per l'esecuzione di quelle tra le opere autorizzate che rispondano ai maggiori bisogni delle popolazioni, tenendo anche presente la suprema ragione d'ordine pubblico che è la disoccupazione, e tutto ciò compatibilmente con la capacità tecnica e amministrativa dello Stato, che frattanto bisogna pensare ad accrescere e rafforzare.

Io non credo con l'onorevole sotto Giunta del bilancio che lo Stato italiano non possa fare altri sforzi in questo senso.

ANCONA, *relatore*. Non l'ho scritto.

TORTORICI. Questa impressione avevo ricevuto. Comunque prendo atto della dichiarazione dell'onorevole Ancona, lieto di essermi ingannato.

Se si è trovato, dico, un miliardo e mezzo per l'occupazione della Libia da cui dipese la limitata efficienza bellica dell'Italia nel momento storico dello scoppio dell'immane conflagrazione europea, con tutte quelle conseguenze di più vasta portata che ognuno può intendere, se si è trovato il miliardo per mettere il nostro esercito e la nostra marina in condizioni di poter assicurare non tanto il completamento dell'unità nazionale quanto l'indipendenza della patria, oh! perchè uno Stato, onorevoli colleghi, che ha un bilancio di due miliardi e un quarto, non deve avere le risorse onde redimere dalla sterilità e dalla malaria quella settima parte del territorio nazionale coltivato, che attualmente è sommersa e paludosa, in modo che sieno strappati al nostro stesso suolo quei prodotti agricoli che servono all'indispensabile fabbisogno nazionale e che la nazione è costretta a chiedere a prezzi esorbitanti all'estero, dove una politica miope e fiacca ha finora ricacciato gli uomini più validi che non hanno trovato impiego e sussistenza in patria?

Perchè questo nostro Stato non deve poter trovare i mezzi onde dare maggiore sviluppo alla sua rete ferroviaria da cui dipende lo incremento industriale e commerciale e la salute stessa della patria, e nello stesso tempo dare lavoro e pane alle centinaia di migliaia di disoccupati, specialmente in un'ora in cui la Nazione può

essere chiamata, sarà fatalmente chiamata, ai supremi cimenti ed in cui provvedere alla disoccupazione, la quale potrebbe turbare l'ordine interno, fa parte integrante di quella stessa preparazione alla quale il Governo giustamente e santamente si è accinto?

Ora è alla stregua di questi criteri generali che io, o signori, farò poche e modeste osservazioni e raccomandazioni al Governo, soprattutto in tema di costruzioni ferroviarie e di bonifiche.

Per quanto riguarda le linee direttissime Genova-Tortona, Firenze-Bologna e Napoli-Roma, per la costruzione delle quali varie leggi hanno autorizzato la spesa di mezzo miliardo di lire, io credo che, trattandosi di grandi arterie destinate ad avvicinare di più le regioni d'Italia ed a rinsaldare la compagine nazionale, a dare sempre maggior incremento all'economia generale del Paese, ed anche ad accrescere la sicurezza dello Stato, bisogna accelerarne la costruzione quanto più è possibile.

Una speciale ragione prettamente finanziaria a me sembra che consigli la più rapida esecuzione degli ultimi tronchi Napoli-Roma, ed è questa: che, mentre della Genova-Tortona si è completato il solo tratto Tortona-Arquata che è per aprirsi all'esercizio e renderà moltissimo data la congestione di quella vicina rete ferroviaria, e per il completamento della intera linea occorrerà più di un decennio necessario al traforo dell'Appennino; e mentre della Firenze-Bologna, linea eminentemente strategica, come ha osservato l'onorevole Angiolini, sarà giuocoforza attendere il completamento finchè non sarà ultimata l'altra grande galleria attraverso l'Appennino, che sarà lunga 19 chilometri e richiederà circa otto anni di lavoro continuo; la costruzione invece della Napoli-Roma è molto inoltrata, essendosi appaltati ben 89 milioni di lavori e rimanendo a spendere la minor parte della somma autorizzata.

Per questa direttissima occorre evidentemente uno sforzo speciale, onde non lasciare ancora a lungo infruttiferi gli 89 milioni spesi nella parte costruita, che nulla rende perchè non aperta all'esercizio.

A quest'ora comprendo che abuserei della pazienza della Camera se volessi occuparmi delle altre linee ferroviarie autorizzate od in corso di costruzione e quindi mi affretto a dire il mio modesto pensiero sulla rete secondaria sicula affidata in costruzione allo Stato.

Sono 443 chilometri che lo Stato si è obbligato a costruire direttamente infra il termine di cinque anni, in virtù della legge 12 luglio 1906.

Siamo entrati nel nono anno ed ancora non si è costruito che un terzo dell'intera rete. Per essere più esatto dirò che si sono aperti all'esercizio 131 chilometri dell'intera rete, rimanendo in corso di costruzione 236 chilometri, mentre per il resto non si ha ancora neppure il progetto.

Procedendo con questo passo, quelle popolazioni vedranno in esercizio la intiera rete fra una ventina di anni!

Ora domando all'onorevole ministro: Le pare giusto, le pare opportuno che si venga meno ad un impegno solenne assunto verso una nobile e cospicua regione d'Italia, che per tanti altri versi è trascurata e negletta?

Io non intendo occuparmi, perchè sarei fuori i termini dell'ordine del giorno, dei criterii sbagliati con cui alcuni dei tronchi in esercizio sono stati tracciati e costruiti, con danno dello Stato e con grave pericolo pei viaggiatori. Dirò solamente, in breve parentesi, che il tracciato, per esempio, del tronco Castelvetro-Partanna avrebbe potuto svolgersi sopra un terreno solido e congiungere i due comuni con due o tre rettilinei, purchè si fosse costruito il ponte sul Modione un paio di centinaia di metri più a valle, dove, per le accidentalità dei luoghi, il costo sarebbe stato un centinaio di migliaia di lire in più.

Ebbene, per realizzare questa pretesa economia di 100 mila lire, si è preferito costruire il ponte dove trovansi, in modo che il tracciato della linea dovette necessariamente svilupparsi sopra un terreno argilloso e franoso, in una quarantina di curve ininterrotte e di minimo raggio, lungo gli orli di terreni scoscesi e pericolosissimi.

Quali le conseguenze di questi errori? Che in seguito alle prime piogge il terreno cominciò a cedere in parecchi punti (talchè si dovettero deplorare molti deragliamenti che per miracolo non furono disastrosi, essendosi la macchina fermata a pochissimi centimetri dal limite del precipizio) e quindi si dovette procedere alle opportune riparazioni delle frane, che sono costate molto più della somma economizzata e che neppure danno affidamento di assoluta e lunga stabilità.

E difatti il 25 dicembre dell'anno scorso avvenne un altro deragliamento per cui la macchina precipitò in un burrone, dove perdettero la vita un fuochista ed altri viag-

giatori e ferrovieri furono feriti e non si deplorò un disastro molto più grave perchè fortunatamente si spezzò il gancio che legava la macchina al resto del treno, pieno di viaggiatori.

Adesso bisognerà pagare i danni conseguenti. Dove se ne è andata, dunque, l'economia? E chi assicura che altri disastri non avverranno in questo breve tratto di ferrovia, nei periodi delle piogge, malgrado le cautele che potranno adoperarsi?

Si dirà che in altre linee, che pure si svolgono su terreni accidentati e scoscesi, esistono curve più accentuate e tuttavia i treni vi procedono senza eccessivo pericolo.

Ma io rispondo che in quelle linee non si sono verificati deragliamenti perchè il terreno è solido, mentre sopra un suolo argilloso il più insensibile spostamento, il più piccolo accidente, il minimo aumento di velocità — laddove esistono curve ininterrotte ed accentuatissime e pendenze massime — può produrre disastri incalcolabili.

Onorevole ministro, quel tratto di ferrovia fu un grave errore ed è un attentato continuo alla incolumità di quelle popolazioni e cagione continua di apprensione, a tal segno che molti preferiscono viaggiare tra Castelvetro e Partanna in carrozza piuttosto che in treno.

Questa è la dolorosa verità, che una inchiesta, obbiettiva e non turbata da preconcetti o da preoccupazioni di falso amor proprio, potrebbe acclarare.

Prego l'onorevole ministro di trovare un riparo, non escluso quello radicale di una variante di due o tre chilometri che potrebbe costare appena due o trecento mila lire.

E chiudo la parentesi, per tornare al tema del ritardo nella costruzione della rete.

Come intende l'onorevole ministro provvedere al completamento di questa rete? Tutti i lavori sono sospesi per mancanza di fondi, essendosi impegnati, come dicesi, fino al 1917 le somme stanziare per costruzioni ferroviarie. Ed allora? Io penso che, dati gl'impegni solennemente assunti dal Parlamento verso la Sicilia, data l'importanza di quelle linee per lo sviluppo economico di vaste plaghe finora tagliate fuori dalla civiltà, dato che si trovano investiti molti milioni nei tronchi ultimati, di cui alcuni non ancora aperti all'esercizio e nei tronchi in corso di costruzione, milioni che rendono poco o nulla per il mancato completamento della rete, a me pare che sia

proprio il caso di presentare un progetto di legge che aumenti lo stanziamento consolidato per le costruzioni ferroviarie e permetta lo svolgimento di lavori tracciato e promesso, almeno di quei lavori che hanno il carattere di urgenza delle secondarie siciliane.

Io so che l'Amministrazione delle ferrovie, conscia degli impegni assunti e sospinta automaticamente dalla urgenza di certi lavori, fin dal settembre del 1913, ha chiesto al ministro dei lavori pubblici del passato Gabinetto... (*Interruzione del deputato Pasqualino-Vassallo*).

Non parlo, onorevole Pasqualino, degli 800 chilometri da concedersi alla industria privata, ma dei 453 chilometri dei quali lo Stato si è assunto l'obbligo della costruzione.

Dicevo, dunque, che, fin dal 1913, l'Amministrazione delle ferrovie ha chiesto al Gabinetto passato ed anche al Gabinetto presente, i mezzi adeguati almeno alle opere indilazionabili e so che il Governo non ha provveduto in alcuna guisa. Non si venga dunque a dire che non si costruiscono quelle linee perchè i progetti non sono pronti o per altri ostacoli. La ragione è prettamente finanziaria. Si faccia uno sforzo, anche per la Sicilia. Oltre i cinquanta milioni annui consolidati per la costruzione di strade ferrate, lei, onorevole ministro, ha sottoscritto il decreto Reale registrato con riserva, del 1º novembre 1914, col quale ha aumentato per l'esercizio 1914-15 le assegnazioni per le spese effettive straordinarie ferroviarie di lire 6,540,000, per costruire alcune linee del Veneto; ed io approvo ed applaudo, perchè quivi concorrono anche necessità di disoccupazione e di difesa militare.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Si tratta anche di fondi per la Sicilia...

Una voce. Troppo pochi, però.

TORTORICI. No, onorevole ministro, quel decreto non riguarda la Sicilia.

Dicevo, adunque, che quando si vuole si possono anche superare le famose colonne d'Ercole dei cinquanta milioni.

Perchè non si deve emettere un provvedimento anche a favore della rete siciliana?

Bisogna almeno provvedere eccezionalmente per alcune delle opere più urgenti e più utili di questa rete, tra le quali segnalo all'attenzione dell'onorevole ministro lo ampliamento e la sistemazione della stazione di Castelvetro e la costruzione degli acquedotti, che debbono approvvigionare

i servizi ferroviari delle linee secondarie e moltissimi comuni che si trovano lungo il tracciato e che sono completamente sprovvisti di acqua.

La stazione di Castelvetro ha assunto un'importanza eccezionale, non solo per l'aumento del traffico, ma anche perchè è divenuta capolinea delle secondarie Castelvetro-Sciaccia-Porto Empedocle e Castelvetro-San Carlo-Bivio Sciaccia.

Ideata e costruita fin dalla sua origine con criteri di massima grettezza, sempre trascurata da trent'anni, si compone di pochi ambienti angusti, antighienici ed indecenti, talchè vi è difficilissima la stessa circolazione degli impiegati specialmente al momento dell'arrivo dei treni; si è costretti a fondere in unico ambiente piccolissimo l'ufficio biglietti e l'ufficio telegrafo; almeno quattro quinti dei numerosi viaggiatori, non potendo trovare posto nelle sole due microscopiche e luride sale di aspetto, sono costretti, durante gli intervalli delle coincidenze, a passeggiare o sedere sui marciapiedi od a prendere di assalto gli uffici per ripararsi dalle intemperie, protestando e reclamando per il disservizio. Creda pure, onorevole ministro, che non esagero. È un assai misero spettacolo che diamo anche ai forestieri che scendono ogni giorno in quella stazione per visitare le vicine rovine di Selinunte.

Aggiungo che mancano i locali adeguati al regolare servizio delle merci; che i binari di manovra e quelli di scarico sono insufficienti perchè debbono servire anche al passaggio dei treni viaggianti ed alle macchine che si debbono rifornire di carbone; il che costituisce un permanente pericolo di investimenti e di disastri. Dirò ancora che sono inadeguati i locali per i depositi e per le officine e finalmente (e questo è il più grave inconveniente) che i viaggiatori e le merci delle secondarie debbono attraversare necessariamente il fascio dei binari della linea ordinaria sui quali continuamente si muovono treni viaggianti e treni in manovra; il che costituisce un altro perenne attentato alla incolumità di quelle popolazioni. Insomma è un miracolo se non sieno avvenuti gravi disastri — e ciò si deve in gran parte allo zelo infaticato di quel personale — ed il pericolo manifesto e continuo costituisce già in grave colpa lo Stato per aver ritardato la sistemazione di quella importante stazione.

L'onorevole Abisso, che è venuto più volte a Castelvetro, può essere testimo-

nio di quanto ho riferito alla Camera. Ecco perchè dicevo che questa è una delle opere più urgenti, a cui bisogna provvedere con mezzi straordinari, dato che non si trovino i mezzi rimaneggiando le spese dei 150 milioni del triennio in corso. Il progetto, che importa la spesa di tre milioni e mezzo circa, è stato già ultimato dall'Ufficio delle costruzioni: non dovrebbe che passare attraverso il Consiglio superiore dei lavori pubblici, il Consiglio di Stato e la Corte dei conti e si potrebbe iniziare subito la esecuzione dei lavori.

Sul riguardo io attendo con fiducia una parola dell'onorevole ministro, che assicuri e tranquillizzi quelle popolazioni.

Ho accennato anche agli acquedotti. Questi acquedotti, ideati per fornire di acqua alcune importanti linee e stazioni di quella rete complementare, hanno una eccezionale importanza, perchè — giusta una provvida ed encomiabile concezione dell'Ufficio delle costruzioni ferroviarie — gli stessi sono destinati ad approvvigionare di acqua potabile, salvo il reparto della spesa, molti comuni siti lungo il tracciato con una popolazione complessiva di circa 300 mila abitanti.

Perchè la Camera abbia un'idea esatta dell'importanza di queste opere anche dal lato igienico basta farne la semplice enunciazione.

Sono tre acquedotti: 1° quello di Santo Stefano Quisquina che deve servire alla linea che va da Porto-Empedocle al Belice e approvvigionare i comuni di Menfi, Sciacca, Bivona, Libera, Porto-Empedocle, Siculiana e Cattolica; 2° quello di Montescuro che deve servire ad un'altra linea della rete e deve servire ad approvvigionare i comuni di Prizzi, Lercara, Roccapalumba, Alia ed altri; 3° quello di Fontana Grande che deve servire alla linea Castelvetro-San Carlo-Bivio Sciacca ed approvvigionare i comuni di Poggioreale, Salaparuta, Gibellina, Santa Ninfa, Partanna, Castelvetro e Campobello di Mazara.

Notisi che questi popolosi comuni sono privi assolutamente di acqua, che non possono dissetarsi se non sfruttando le acque delle sorgenti che l'Amministrazione delle ferrovie si è proposta di incanalare e di portare lungo le linee secondarie.

Se ciò avesse saputo l'onorevole De Vito non avrebbe, nel suo magnifico discorso del 4 luglio dell'anno scorso, censurato l'Amministrazione ferroviaria per questa iniziativa nobilissima di cooperare — senza danno

proprio, anzi con vantaggio — alla soluzione di uno dei problemi più essenziali della economia e della civiltà siciliana, che è quello delle acque. Io trovo esatti molti rilievi da lui fatti e condivido le sue preoccupazioni in ordine alla amministrazione delle nostre ferrovie, che — pur rappresentando un capitale investito di nove miliardi circa e malgrado lo accresciuto aumento dei prodotti da 410 a 590 milioni — non danno quasi alcun utile netto, giacchè gli stessi 27 milioni di utile dato nel 1913 ritengo che sieno ridotti a zero nell'ultimo esercizio; ma, creda pure l'onorevole De Vito, a me (che conosco la mia regione e conosco anche le sofferenze e l'indole di quelle popolazioni laboriose sì, ma prive di sufficiente spirito di iniziativa e di adeguato slancio di cooperazione per risolvere un così importante e complesso problema) creda a me che le secondarie siciliane, il cui sviluppo arriva ai paesi più montuosi, non potevano trovare lungo il loro corso nè sorgenti, nè altre acque sotterranee costanti, che era perciò giuoco-forza ricorrere agli acquedotti per alimentare il servizio e che quindi — data la portata costante delle poderose sorgenti di Santo Stefano, di Montescuro e di Palazzo Adriano — l'Amministrazione delle ferrovie fece opera civile e patriottica prendendo la iniziativa dello approvvigionamento idrico di tanti comuni che sono e forse sarebbero rimasti sempre assetati, senza peraltro accrescere con ciò la spesa dello Stato e riducendo al minimo la spesa dei comuni stessi.

Ora la costruzione di queste importantissime opere, tanto agognate da quelle popolazioni, è stata autorizzata con decreti dell'8 aprile 1913 e del 16 maggio 1914 per quanto riguarda l'acquedotto di Fontana Grande e con decreti di cui non ricordo le date precise per quanto riguarda gli altri due acquedotti: sono stati compilati ed approvati da tutti i corpi tecnici ed amministrativi anche i progetti di dettaglio: n'è fatto il reparto della spesa tra lo Stato ed i comuni, i rispettivi Consigli comunali sono stati chiamati ad accettare ed hanno accettato lo schema di convenzione proposto dall'Amministrazione delle ferrovie ed hanno anche deliberato la spesa ed il relativo mutuo; financo, su invito dell'Amministrazione delle ferrovie, i sindaci hanno fornito i fogli di carta da bollo per la stipula della convenzione.

Se non che, onorevole ministro, da un anno in qua queste opere tanto utili ed

urgenti, che parevano entrate nella fase pratica della loro attuazione, si sono arrestate fra inesplicabili incagli, malgrado le sollecitazioni vive e continue della deputazione dei paesi interessati, sino a tanto che la Direzione generale delle ferrovie dovette far sapere che l'ostacolo consisteva in una larva di opposizione, illegale, irragionevole e capricciosa, alla espropriazione delle sorgenti. (*Interruzioni*). Da ciò le più vive proteste di quelle popolazioni assetate, che credevano risolto il problema dell'acqua; da ciò una serie di agitazioni, di riunioni in cui si è perfino discusso sulla opportunità di dare le dimissioni in massa da tutte le cariche. Ora ella, onorevole ministro, non vorrà permettere che una legge di ordine pubblico, come quella delle espropriazioni per pubblica utilità resti inefficace ed un'opera di così complessa e grande importanza sociale, quale quella degli acquedotti di cui mi vado occupando, rimanga ineseguita per una imponderabile agitazione di una sparuta minoranza di cittadini, ai quali del resto nessun danno viene arrecato. Ciò sarebbe la legittimazione dell'anarchia più vera e maggiore.

Perciò io confido che Ella vorrà darmi le più ampie assicurazioni non solo nel senso che l'ufficio competente della Amministrazione ferroviaria procederà con energia e con solerzia alle pratiche della espropriazione delle sorgenti che del resto - essendo capofonti di fiume - ritengo debbano essere demaniali, ma anche nel senso che si provvederà comunque ai mezzi finanziari occorrenti.

Un'altra raccomandazione debbo fare all'onorevole ministro. Col 30 giugno 1914 è scaduto il sessennio per il quale la legge 25 giugno 1909 aveva autorizzato il Tesoro a versare annualmente alle Ferrovie dello Stato, in soprappiù dei fondi patrimoniali precedentemente concessi il quintuplo degli aumenti dei prodotti verificatisi nell'esercizio precedente, e ciò sino al limite massimo di 150 milioni annui. La relazione dell'Amministrazione delle ferrovie per l'anno finanziario 1913-14 afferma che - pur essendosi assegnati agli aumenti patrimoniali ben 1,941 milioni - di essi si sono impegnati già 1,839 milioni, per cui non rimaneva che una disponibilità di 102 milioni al 1° luglio 1914, disponibilità che a quest'ora (siamo nel marzo 1915) sarà stata probabilmente assorbita.

La Direzione generale delle ferrovie fin dal 1913 ha insistito per la continuazione

ed anche per lo aumento (a causa dello accresciuto costo delle forniture e delle prestazioni) dello assegno; ma il Governo nessuna proposta ha fatto finora, malgrado sia spirato il sessennio previsto dalla ricordata legge. Intanto bisogna provvedere - e provvedere in tempo utile per la necessaria preparazione dei progetti e dei programmi e delle espropriazioni, ecc., - alle costruzioni delle nuove stazioni ed all'allargamento di quelle esistenti, ai doppi binari dove sono indilazionabili, al rinnovamento dell'armamento e del materiale rotabile, onde far fronte allo accresciuto traffico, nonchè alla velocità, alla regolarità ed alla sicurezza che il paese reclama.

Ciò è necessario specialmente per il Mezzogiorno e per le Isole, giacchè - come osservava con spirito obiettivo ed equo l'onorevole De Vito nell'accennato suo discorso del 4 luglio 1914 - la distribuzione dei lavori non ha corrisposto sempre alle necessità più urgenti, e mentre molto si è fatto in alcune regioni per stazioni, officine e materiale mobile, poco invece si è fatto per le linee e per la sicurezza della circolazione e quasi nulla si è fatto per l'Italia meridionale. Sono queste le testuali parole pronunziate dal collega De Vito.

Onorevole ministro, io ho accennato allo stato della stazione di Castelvetro, che ha certamente maggiori bisogni perchè oramai vi confluiscono le secondarie. Ma creda pure che tutte le altre stazioni della Palermo-Trapani (cioè la stazione di Mazara, di Campobello, di Marsala, di Salemi, della stessa Trapani) nonchè le stazioni in genere di tutte le linee siciliane sono in condizioni infelicissime. Così mal sodi sono i ponti su cui passano i treni e deteriorati e sdrusciti il materiale rotabile e l'armamento, del che si ha una riprova dolorosa nei continui deragliamenti e disastri ferroviari che deliziano la Sicilia.

E il deplorabile abbandono, sotto ogni aspetto, della Palermo-Trapani costituisce una maggiore ingiustizia, in quanto questa è l'unica linea, fra tutta la rete italiana, al cui servizio, per oltre un ventennio, hanno contribuito in lire 464,000 annue le due provincie di Palermo e di Trapani, sulle quali lo Stato vorrebbe per giunta continuare a far pesare l'enorme ed iniquo aggravio per 99 anni; e ciò (mi si permetterà di accennarlo semplicemente, giacchè discuterò l'argomento in sede di interpellanza) malgrado che la Palermo-Trapani avesse tutti i requisiti di una

strada nazionale, come ricordò Francesco Crispi e riconobbe il Genala nella discussione sulle convenzioni ferroviarie e malgrado fosse stata, dalla legge 23 agosto 1863, eguagliata alla Taranto-Brindisi e ad altre di minore importanza che furono costruite a carico dello Stato e senza alcun onere per l'esercizio a danno delle provincie.

E, giacchè mi occupo delle ferrovie e della viabilità della Sicilia, raccomando all'onorevole ministro il più sollecito corso dei progetti presentati a fine dicembre 1914 per gli 800 chilometri e che la concessione abbia luogo ed i lavori comincino al più presto.

Di questo argomento si occuperà in modo speciale l'amico Pasqualino-Vassallo, che ha presentato un relativo ordine del giorno. Io mi limito a notare che la rete calabro-lucana di 1,100 chilometri, autorizzata nel 1910, venne concessa alla Società Mediterranea infra il 1911 e che gli 800 chilometri della Sicilia deliberati nel 1911 si trovano ancora nello stadio dei progetti e degli... studi, senza dire che il Circolo dell'ufficio speciale delle Ferrovie a Palermo, dove sono stati mandati i progetti per competenza, lascerà trascorrere almeno un altro anno prima di dare il proprio parere!

E raccomando, infine, che sia risoluto, senza altri indugi, il problema delle vie vicinali e delle trazzere siciliane, pel cui regolamento imponesi un più energico intervento del potere pubblico, onde costituire, in armonia colle strade rotabili comunali, provinciali e nazionali e colle ferrovie secondarie e ordinarie, quel complesso sistema armonico di piccolissime e piccole vene e di piccole e grandi arterie che permettano il graduale ed integrale sviluppo dell'agricoltura, delle industrie e dei commerci.

E passo, onorevoli colleghi, ad occuparmi rapidamente delle bonifiche, che costituiscono la ragione precipua del mio ordine del giorno.

Sono lieto di poter affermare che molto lo Stato ha fatto in molte parti d'Italia e che è già pronto un vasto programma di opere.

In verità, come ha detto l'onorevole ministro, si sono classificati 1,700,000 ettari di terreno, di cui 744 mila sono bonificati, ed io con animo d'italiano auguro alla nostra patria che questi lavori abbiano il più grande e il più rapido sviluppo in tutte le regioni e che sia attuato completamente quel piano di bonifica integrale, di cui ha

parlato parecchie volte in questa Camera l'onorevole Sacchi, in modo che la Nazione sia sottratta all'enorme tributo che essa paga all'estero per la importazione del grano e del carbone fossile ed anche al pericolo che questo tributo spesse volte può importare per la sua stessa indipendenza nei rapporti internazionali.

Ma debbo lamentare che poco o quasi nulla lo Stato abbia fatto per bonificare la Sicilia; ed aggiungo subito che la questione che io pongo non ha carattere regionale, ma eminentemente nazionale, come meglio spiegherò in appresso.

Sentite, onorevoli colleghi: nell'Italia settentrionale si sono classificati in prima categoria terreni per un settimo della estensione complessiva della regione, nell'Italia centrale per un quarantesimo, nell'Italia meridionale per un tredicesimo e nell'Italia insulare, che l'onorevole ministro non ha ricordato nel suo discorso di pochi giorni fa, appena per un settantaduesimo della estensione complessiva della regione. Se si pensa poi che molta parte di questo settantaduesimo appartiene alla Sardegna, alle cui bonifiche furono assegnati con legge speciale circa 24 milioni di lire, si comprenderà quale sproporzionato ed ingiusto trattamento sia stato fatto alla Sicilia in materia di classificazione. Non basta, onorevole ministro (e mi rivolgo a lei, che ha squisito il sentimento della giustizia), non basta la enorme sperequazione della classifica. Mentre dei terreni, classificati in prima categoria, nell'Italia settentrionale si è bonificata quasi la metà e nell'Italia centrale e meridionale si è bonificata più della metà, invece nell'Italia insulare si è appena bonificato un ventesimo di quella stessa minima parte classificata in prima categoria.

Non occorre neppure attendere la pubblicazione della relazione sull'andamento dei lavori per tutte le bonificazioni del Regno, che il Governo avrebbe dovuto presentare ogni anno alla Camera per l'articolo 13 della legge del 22 marzo 1900; non occorre neppure consultare la relazione del 1903 presentata dall'onorevole Balenzano, nè quella del 1907 presentata dall'onorevole Gianturco, le sole due finora pubblicate: ma basta leggere la stessa relazione della Sotto-giunta del bilancio per trarre questa conseguenza indiscutibile: che le bonifiche della Sicilia sono state completamente abbandonate.

Volendo specificare, dirò che in cinquan-

taquattro anni di regno unitario non si è fatto altro, per la Sicilia, che incompletamente la piccola bonifica di Gurna ed Anzottero in provincia di Catania, la bonifica di Mondello e di Partinico in provincia di Palermo, la bonifica delle paludi Lisimelie, della palude di Scicli e dei piccolissimi laghi Salso, Camerina e Pantano in provincia di Siracusa, dei margi di Xitta e di Milo e delle paludi di Capo Feto in provincia di Trapani; la cui spesa complessiva potrà superare di poco i due milioni di fronte a 185 milioni finora spesi per bonifiche in Italia.

Resta a provvedere alla importantissima bonifica della piana di Catania consistente in 12,500 ettari di terreno feracissimo, che rimane sommerso ad ogni straripamento del Simeto, nonchè alla vasta zona malarica del lago Gurrita in territorio di Rondazzo, nella provincia di Siracusa alla bonifica pure importante del lago di Lentini e dei pantani Lentini e Celsari consistenti in circa 3 mila ettari di terreni sommersi e paludosi, alla bonifica degli stagni litoranei di Vendicari e Rovetto, della vasta pianura di Bocachemi, nonchè dei 16 pantani disseminati fra Pachino e Pozzallo, che sono causa perenne di malsania e sottraggono all'agricoltura ben 900 ettari di terreno, che potrebbero diventare fertilissimi, e finalmente in provincia di Trapani alle bonifiche del gorgo di Marausa e della Salina Grande, delle paludi da Nespuliddu e dei Margi di Birgi, dei laghi e della palude di S. Nicola, delle estese paludi di Nivolelli, della palude Ingegna e dei gorghi di Frascia, tutti terreni sommersi e paludosi, che desolano colla malsania la fertilissima e ridente parte costiera da Trapani a Selinunte.

Anche la provincia di Caltanissetta, onorevole ministro, che non ha avuto dei terreni classificati in prima categoria, ha bisogno di atti di riparazione. Ivi aspettano la loro bonifica le terre paludose di Terranova, il lago e la pianura di San Francesco in quel di Sommatino, i laghi del territorio di Castrogiovanni, nonchè altre paludi ed altri laghi che ammorzano i territori di Niscemi, di Riesi e di Villarosa.

E la provincia di Girgenti, pur non avendo bisogno di bonifiche, ha bisogno della sistemazione forestale dei bacini montani, nonchè della formazione di bacini artificiali per ritenere le piene dei fiumi, i quali bacini, mentre da un canto potrebbero produrre una grande energia a favore delle industrie, dall'altro canto giovereb-

bero a regolare il corso dei fiumi stessi i cui disordini, specialmente nella parte valliva, cagionano tanti danni all'agricoltura ed anche all'igiene.

Ora su tutto questo stato di cose, onorevoli colleghi, ho creduto mio dovere di richiamare brevemente l'attenzione della Camera.

Per la provincia di Trapani, che conosco più d'avvicino, debbo anche dirvi che si è speso male quel poco che si è speso, tranne che nella bonifica di Xitta, la quale ha sottratto alla inondazione periodica circa 700 ettari di terreno ed alla malsania una frazione, benchè piccolissima, del comune di Trapani: ma questa bonifica bisognerà completarla proseguendo la inalveazione del fiume Lenzi e prosciugando gli stagni di Paceco e di Fossa Calderaro.

Le altre bonifiche di Milo e Capo Feto sono state fatte malissimo per erroneo criterio di economia; essendosi proceduto al prosciugamento per esaurimento meccanico piuttosto che per colmata artificiale. Il sistema seguito ha reso bensì coltivabili i terreni paludosi, ma non ha raggiunto il precipuo fine igienico, perchè i canali colatori principali ed i canali collettori si sono già rivestiti di una rigogliosa vegetazione palustre, che, accoppiata alla velocità minima dell'acqua, mantiene la malaria allo stato di prima. Sono state dunque delle centinaia di migliaia di lire male spese.

Speriamo che lo stesso errore non abbia a ripetersi, come pur troppo si minaccia, per la bonifica delle paludi Nespuliddu, per cui già esiste il progetto di colmata artificiale, che potrebbesi eseguire in soli due anni.

Posso inoltre affermare che da Xitta a Selinunte tutta la zona costiera della provincia è flagellata dalla malaria (Trapani, Paucio, Marsala, Mazara, Castelvetro e Campobello) e che le pubbliche Amministrazioni sono costrette ad una lotta costosa e rinnovantesi di anno in anno per la somministrazione gratuita del chinino.

Nell'anno 1913 si sono spese lire 36,000 per acquisto di chinino, lire 16,000 per gratificazioni al personale comunale, straordinariamente impiegato nella campagna antimalarica, lire 25,000 circa per rimborso di spese alla Croce Rossa, per medici e personale ausiliario fornito ai comuni, lire 15,000 per impianto ed arredamento di ambulatori e salario al personale avventizio dei distributori ambulanti, in tutto lire 75,000; mentre colla spesa di 2 milioni circa si po-

trebbe fare la bonifica agricola e igienica di tutta la zona da Trapani al Belise.

Dirò ancora che la città di Mazzara - capoluogo di circondario, con una popolazione di 25,000 abitanti, che contribuì originariamente allo Stato unitario cogli estesi suoi beni ecclesiastici per circa 5 milioni - da 54 anni è lasciata languire fra tre paludi: quella di Capo Feto, quella di San Nicola, quella di Nivolelli.

La percentuale dei morti per malaria, specialmente in individui sotto ai 20 anni, in quella città fa spavento: il 61 per cento dei morti sono per malaria. Nella leva di terra del quinquennio 1901-905 su 1,480 iscritti 143 sono stati riformati per malattie di origine malarica, senza contare i numerosissimi casi di contadini riformati per debolezza di costituzione dovuta alle conseguenze di infezioni malariche. Sono giovani a vent'anni, con ventre tumido, pallidi, deboli, svogliati, stanchi: sono contadini che, giovani e fiorenti di vita, furono costretti a soggiornare ininterrottamente in luoghi malarici e che videro esaurire dalla prolungata infezione tutte le risorse del loro organismo.

Ciò è assai triste cosa da un punto di vista umanitario, ma è anche una vergogna per lo Stato che non ripara, ed è un danno per la difesa del paese, come più volte fu ricordato in quest'aula dagli onorevoli generali Spingardi, Marazzi e Pistoja.

Dirò che un altro comune di 10 mila abitanti - Campobello di Mazzara - è soggetto alla malaria perchè non si è prosciugata la piccola palude di Ingegna, che è a breve distanza dall'abitato e ad 800 metri dal mare, talchè la bonifica consisterebbe nella sola costruzione di un breve emissario coperto attraverso le dune della spiaggia e si potrebbe eseguire in brevissimo tempo e con una spesa non superiore alle 100 mila lire.

Ebbene, fin dal 1906 l'ufficio del Genio civile di Trapani avvertì il Governo della importanza di questa bonifica, ritenendola fornita delle condizioni per essere classificata in 1ª categoria: ma da nove anni in qua che cosa si è fatto e che cosa si sarebbe potuto fare? Frattanto la gente laggiù continua a morire di malsania!

Dirò ancora - e finisco di abusare della pazienza della Camera - che vicino a Selinunte esiste un'altra palude, detta gorgi di Frascia, che ammorba e desola la popolazione di Marinella, frazione del comune di Castelvetrano. E mai abbiamo pensato a

classificarla od a bonificarla, dando uno spettacolo poco edificante di noi stessi ai numerosi viaggiatori di tutto il mondo che vanno a visitare quelle monumentali rovine. Chiedete quali severi giudizi si fanno sul nostro conto al collega Cabrini, che una volta capitò nel porto con una carovana di inglesi.

Questa è la dolorosa verità, onorevole ministro dei lavori pubblici.

Io so la risposta che mi si darà: non si è fatto nella Sicilia nulla o si è fatto poco, perchè sono mancati i consorzi, è mancato il personale del Genio civile, sono mancati i progetti.

Ebbene, onorevole ministro, per quanto riguarda i consorzi le dirò che nell'Italia centrale essi sono pure mancati, eppure le bonifiche sono state eseguite. Poi io domando: che cosa ha fatto il Governo per promuovere la cooperazione in Sicilia? Abbiamo avuto la magnifica lustra, mi si permetta il termine, della cattedra ambulante della cooperazione, proposta dal Luzzatti, che rimase semplicemente una bella chimera. In provincia di Trapani copiammo questa idea e stanziammo nel bilancio dell'Amministrazione provinciale 10,000 lire per istituire tale cattedra della cooperazione ed il Governo ha cancellato lo stanziamento. Dunque nè si fa, nè si lascia fare.

Infine aggiungo che lo Stato ha, o dovrebbe avere due funzioni: la funzione negativa di gendarme per tutelare le persone e le cose, e quella positiva di civiltà per integrare le iniziative private dovunque manchino. Dove adunque manca il senso della cooperazione, lo Stato deve intervenire. Come è intervenuto?

Si continuerà ad obiettare che sono mancati i progetti. Ma neppure ciò è vero. Difatti - e mi limito, per ragion di brevità, alla sola provincia di Trapani - il progetto di bonifica delle paludi di Nespuliddu è pronto fin dallo aprile 1907 e l'altro progetto di bonifica della palude e dei laghi di San Nicola è pure pronto da oltre un anno, senza dire che per fare i progetti di altre piccole bonifiche, come per esempio di quelle di Ingegna o dei gorgi di Frascia, non occorrerebbe che un tempo minimo. E malgrado ciò, i suddetti progetti non si eseguono col pretesto che il sistema di esaurimento meccanico adottato per Nespuliddu è da preferire alla colmata, e coll'altro pretesto che non valga la pena di spendere lire 245,000 per bonificare i 150 ettari di Ne-

spuliddu e lire 900,000 per bonificare i 100 ettari di S. Nicola. Ed allora, domando io, quale conto si tiene dello spirito della legge nella classifica delle bonifiche? E come mai a Mondello in provincia di Palermo per bonificare 38 ettari di terreno si affrontò la spesa di circa un milione? Ma per avere una idea ancora più esatta dei metodi, che non voglio definire, adottati nei riguardi delle bonifiche della Sicilia, senta la Camera con quali parole la Commissione tecnica centrale per la bonifica si esprimeva il 29 novembre 1907 circa la bonifica di S. Nicola; «...colla detta bonifica si otterrebbe un rilevante miglioramento igienico di una assai più vasta contrada e siccome tale beneficio non è valutabile in moneta così la bonifica deve essere a qualunque costo eseguita, astrazione fatta dalla spesa. I miglioramenti igienici che si conseguiranno mediante le spese proposte saranno notevoli, in considerazione che allo stato attuale i laghi e le paludi sono gravi fonti di miasmi malefici. Anche nei riguardi agricoli la bonifica si ripromette un grande risultato, giacchè, se ben poca è la estensione dei terreni che verranno restituiti all'agricoltura, viceversa molto grande sarà quella che ne risentirà i benefici effetti, permettendo ai contadini delle zone finitime di risiedere sul luogo e per conseguenza di popolare quella estesa campagna che attualmente si presenta quale uno squallido deserto ».

Ebbene, dopo sette anni - quando il progetto di dettaglio era terminato - la stessa Commissione centrale per le bonifiche, nella seduta del 28 febbraio 1914, sentenziò che non vale più la pena di spendere lire 900,000 per eseguire la bonifica di S. Nicola. Così il progetto, che era costato tante fatiche e tanti studii, è già arenato da un anno!

Dunque, onorevole ministro, c'è stata della mala volontà nella esecuzione delle bonifiche in Sicilia, mentre esse meriterebbero speciale attenzione perchè hanno una importanza straordinaria, non semplicemente idraulica, agricola ed igienica, ma anche sociale sotto vari aspetti.

In Sicilia attualmente la disoccupazione desta forse maggiori preoccupazioni che nelle altre regioni d'Italia. I nostri contadini non possono più emigrare per la crisi in cui versa l'America. Molte migliaia di emigranti sono rimpatriati. Vi è inoltre la crisi del vino, che non si può più vendere anche a prezzo inferiore al costo di produzione, sicchè i proprietari non hanno mezzi per coltivare i terreni, e migliaia di lavoratori sono disoccupati.

La moratoria ed il prestito nazionale del miliardo hanno determinato un altro disastro, perchè hanno avuto per effetto il rimborso di quasi tutti i depositi delle piccole banche, che quindi non possono più far credito ai piccoli proprietari, commercianti ed industriali, cosicchè vi è un rovescio di piccole fortune che crea una condizione pericolosissima. A questo aggiungasi il caro-veri sempre in aumento.

I lavori delle bonifiche, quindi, avrebbero potuto e potrebbero lenire tante miserie e dare lavoro e pane a tanti disoccupati che trovansi in fermento.

Questi lavori potrebbero lenire tale stato di disoccupazione che non è esagerato, perchè queste impressioni le ho ricevute anche, fra altri, dall'onorevole Pipitone che torna ora dal suo collegio.

Onorevole ministro, le bonifiche della Sicilia hanno anche speciale importanza per la pubblica sicurezza.

Nella mia regione pur troppo si delinque peggio che in Somalia; si trasportano da una provincia all'altra interi armenti rapinati o rubati come fossero un piccolo fardello, essendo le campagne disabitate a causa della malaria.

Il disegno di legge sull'abigeato, che discuteremo, è un palliativo, che servirà a disorientare momentaneamente i delinquenti, i quali in seguito falsificheranno i bottoni, come finora hanno falsificato i marchi e le bollette.

Ma la vera cura organica sarà quella diretta a combattere la malaria, che è effetto e causa del latifondo; e la malaria si elimina colla bonifica.

Ho detto che, occupandomi delle bonifiche siciliane, non intendevo fare una questione regionale, ma nazionale; e, difatti, se la Sicilia fosse redenta dal latifondo malarico, impervio, delinquente, la sua civiltà e quindi il tenore di vita dei suoi contadini si eleverebbero e di ciò si gioverebbe anche l'Italia industriale del Nord, di cui la Sicilia è stata e sarà un vasto centro di consumo.

Onorevoli colleghi, temo di aver tediato abbastanza la Camera (*No! No!*) e mi affretto a concludere.

Uno dei nostri colleghi, che conosce molto bene l'Amministrazione dei lavori pubblici, di cui è stato gran parte, ha detto che la Sicilia è la Cenerentola dei lavori pubblici d'Italia.

LIBERTINI GESUALDO. Questo è vero!

TORTORICI. Io sono lieto delle leggi speciali fatte per tutte le altre regioni, perchè lo sviluppo d'ogni regione d'Italia coopera allo sviluppo integrale della nostra grande Patria; ma appunto per questo mi preme di far notare alla Camera quale sproporzione esista fra le leggi a favore di altre regioni e quelle per la Sicilia.

Nel Veneto, ove funziona il Mag'istrato alle acque, al 31 dicembre 1914 si erano spesi per opere idrauliche, marittime e di bonifica 96 milioni; alla Basilicata furono assegnati 76 milioni per strade, bonifiche, acquedotti e frane; alla Calabria 159 milioni, di cui 42 milioni spesi; alla Sardegna 38 milioni per sole sistemazioni idrauliche e bonifiche; all'acquedotto pugliese 124 milioni, di cui 91 spesi. E non accenno alle leggi per Napoli, Roma, ecc.

Ora, onorevoli colleghi, la Sicilia entrò nel Regno d'Italia con grande entusiasmo, sacrificando centinaia di milioni, addossandosi il debito pubblico del Piemonte, sottoponendosi a un regime tributario esoso e faragginoso, ha sopportato finora, oltre che i tributi le conseguenze di una politica doganale protezionista, per cui tutti i contadini hanno pagato il grano ad un prezzo artificialmente più elevato, e hanno pagato e pagano di più anche i prodotti industriali che consumano.

Ebbene, questa isola generosa ha taciuto e sofferto per cinquantaquattro anni ed ora non domanda che di essere trattata come le altre regioni consorelle.

Provvedano il Governo ed il Parlamento ed avranno fatto opera non solo giusta ma anche patriottica. (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni.*)

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Ciriani, sottoscritto anche dagli onorevoli Chiaradia, Morpurgo, Rota, Caporiacco, Girardini, Gortani e Hirschel:

« La Camera, compresa della gravità delle conseguenze della disoccupazione, confida che il Governo, ispirandosi ai risultati di sicure e precise constatazioni, voglia provvedere ad una più efficace applicazione delle disposizioni già prese per lo sviluppo dei lavori a cura dello Stato, delle provincie e dei comuni, e che, nei casi di situazioni eccezionali come quella che si è già manifestata e che si accentua ogni

giorno più in Friuli, adottati provvedimenti eccezionali ».

Chiedo se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Ciriani ha facoltà di svolgerlo.

CIRIANI. Onorevoli colleghi, mi rendo perfettamente conto delle condizioni della Camera, e comprendo anche che, dovendo svolgere un ordine del giorno, il cui argomento altri colleghi hanno già trattato, io debbo limitarmi a poche spiegazioni, tanto più che l'onorevole ministro dei lavori pubblici conosce già la meta, a cui tende l'ordine del giorno da me presentato e sottoscritto da tutta la Deputazione friulana, ad eccezione, per forza legale, dell'amico onorevole Ancona, relatore del bilancio.

Tutti, o quasi tutti gli oratori che mi hanno preceduto hanno parlato di disoccupazione. Anche il collega, onorevole Tortorici, ha trovato modo, nel suo discorso sulla Sicilia di accennare alla importanza eccezionale di questo fenomeno. Ma io, mi intratterrò più particolarmente sulla gravità della disoccupazione come conseguenza dell'emigrazione, che è stata troncata nel luglio dell'anno scorso, e per effetto di un provvido divieto ora sospesa.

Io penso, onorevoli colleghi, che, nel bilancio dei lavori pubblici di quest'anno, preminente sopra ogni altro sia il problema della disoccupazione, perchè è quello che richiede da parte del ministro dei lavori pubblici le cure più affettuose e immediate. Di queste cure affettuose e premurose egli, insieme con l'onorevole sottosegretario di Stato ha dato splendida prova, e non poteva. bisogna confessarlo, fare di più, perchè, per quanto conosca e senta le necessità molteplici della disoccupazione, non poteva a tutte far fronte con i mezzi limitati messi a sua disposizione dal ministro del tesoro..

Sa benissimo l'onorevole ministro come la disoccupazione nella provincia di Udine sia (me lo consentano gli oratori, che mi hanno preceduto) più forte che in tutto il resto d'Italia, è tale da determinare dei danni, ed anche dei pericoli, che forse il Governo e la Camera non sono oggi in grado di poter considerare.

Infatti se sono 80 mila gli emigranti rimpatriati dal luglio al settembre dell'anno scorso; se è vero, come è stato ripetutamente riferito all'onorevole ministro, dalle

varie Commissioni da lui benevolmente accolte, che di questi 80 mila emigranti rimpatriati, 60 mila versano nella miseria, e che, secondo un computo approssimativo vi sono 250 mila individui nel Friuli che ormai si trovano con la miseria non già alla porta ma in casa; domando io, anche supponendo per un momento che il problema della crisi granaria, fosse risolto adeguatamente, se i provvedimenti adottati dal Governo, o meglio dal ministro dei lavori pubblici di concerto col Governo, abbiano potuto essere sufficienti a procurare a tutti questi disoccupati il necessario per vivere.

L'onorevole ministro sa, e forse lo sanno anche molti dei colleghi, che nel Friuli ormai si è con la miseria in casa, e che, non si può trovare che a prezzi elevatissimi il granturco, questo modestissimo alimento, mentre dall'estero invece, quasi con un'ironia pericolosa, piovono le offerte di lavoro.

La Germania, ad esempio, offre lavoro a questi nostri emigranti con paghe addirittura strabilianti e che farebbero venire il desiderio, a chiunque non si sentisse perfettamente italiano, di varcare i confini.

Ma i nostri emigranti friulani, quantunque siano ormai sottoposti ai tormenti della fame, e si trovino di fronte il dilemma: o passaporto o lavoro, tuttavia ancora confidano in lei, onorevole ministro, perchè sperano che ella saprà benissimo, ella che ha dimostrato tanta intelligenza e tanta onestà, provvedere alla gravità del momento, ottenendo dal Governo tutti i mezzi occorrenti a dar loro lavoro.

Infatti se l'altro ieri, in parecchi comizi che si sono tenuti per la disoccupazione nel Friuli, tutti hanno riconosciuto di dover tributare un plauso al ministro dei lavori pubblici, tuttavia hanno dovuto anche riconoscere che il Governo non ha dato al ministro dei lavori pubblici tutti i mezzi necessari per far fronte alla gravità della situazione.

Non vedo al banco del Governo nessun rappresentante del Ministero dell'interno; ma sarebbe molto opportuno che anche il presidente del Consiglio sapesse che ormai nel Friuli la calma non si può più ottenere: ha qualche testimonianza anche il collega Ancona. Da qualche giorno infatti si sfondano le porte dei comuni, si bastonano i sindaci, si esigono le dimissioni di tutte le amministrazioni comunali; e l'ultima dimostrazione è stata fatta domenica scorsa nel collegio di Spilimbergo Maniago, e in un altro finitimo.

Orbene, se il Governo non saprà intendere tutta la legittimità di questa domanda di lavoro per poter vivere, tutte le amministrazioni comunali fra pochi giorni saranno dimissionarie. E questo non è atto di rivoluzione ma atto di perfetta coscienza da parte di quelli amministratori, i quali non possono più a lungo sopportare uno stato di cose intollerabile dopo aver atteso lunghi mesi con tanta pazienza ed abnegazione.

Queste Amministrazioni, sfibrate ormai per i debiti più svariati, non sanno più come provvedere per dar da mangiare a tanta povera gente che soffre la fame e fra pochi giorni saranno costretti a dare le dimissioni non già perchè vogliano fare un monito o dare un *ultimatum* al Governo, ma perchè si trovano nella necessità, vera e propria, di declinare ogni responsabilità e di far sì che il popolo si trovi a diretto contatto col Governo, e questo provveda direttamente.

Il problema, come hanno detto anche gli oratori che mi hanno preceduto, è di indole nazionale e va risolto con mezzi nazionali. Non si può ritenere che tutte le facilitazioni per mutui ed anche i 6 milioni recentemente votati siano mezzi sufficienti per ovviare il pericolo grave che incombe nella regione del Friuli.

Con questi sei milioni si è fatto capire e si capisce benissimo che i comuni dovranno provvedersi di grano. Ma nel Friuli ormai la gente è costretta in molta parte ad andare per la carità. I sindaci non sanno più che cosa fare e sono costretti a lasciare certificati per la questua.

Questa è la verità dolorosa, che io sento il dovere di portare alla Camera perchè si conosca quanto sia grave la situazione: verità che è stata conosciuta anche l'altro giorno da inviati del Ministero dell'interno, i quali hanno assistito a comizi ed hanno potuto constatare come la popolazione friulana pur trovandosi in così tristi condizioni sa ancora avere fiducia nel Governo; sa ancora trovare nel Governo quell'ancora di salvezza che varrà non solo a sollevare le famiglie degli emigranti, ma si risolverà anche in mezzo di salvezza per la integrità della patria.

Onorevole ministro, ella che più volte ha ricevuto le Commissioni del Friuli, sa come concordemente si sia invocata dalla deputazione del Friuli l'esecuzione di un lavoro, progettato da anni e che si poteva eseguire anche nel luglio dell'anno

scorso perchè una ditta era pronta a prenderlo in appalto: si tratta della ferrovia pedemontana Sacile-Pinzano.

Ella ha fatto tutto quello che poteva deliberando l'esecuzione del tratto Sacile-Aviano di questa ferrovia, ma sa anche come procedano i lavori; sa come la Direzione generale delle ferrovie non impieghi che poche centinaia di operai, per quel tratto di linea dove se ne potrebbero impiegare migliaia. Sa pure come continue siano le dimostrazioni per ottenere il pagamento delle mercedi, perchè qualche sera la Direzione delle ferrovie, trasferitasi in Sacile, non ha i fondi disponibili per soddisfare le paghe degli operai, i quali sono costretti a tornare l'indomani a riscuotere quelle poche lire di mercede, inadeguate al lavoro, ma che essi si accontentano di percepire, perchè sanno quanto sia grave il momento che attraversa l'Italia.

Quindi se ella vuol fare un'opera, la quale serva ad un tempo ad eliminare i pericoli imminenti e ad assicurare quella tranquillità che, in una provincia di confine come Udine è indispensabile, tanto più per la vicinanza dell'Austria, non deve allontanarsi, onorevole ministro, da quello che ha affermato nel suo discorso di venerdì, allorchè, rispondendo particolarmente all'onorevole Cabrini che, da pari suo, trattò in generale la questione della disoccupazione in Italia conseguente alla emigrazione, ha assicurato che « ai provvedimenti già adottati il Governo ne ha aggiunti in questi giorni altri... (quello appunto dei sei milioni di cui al decreto-legge) ed altri occorrendo si risolverà ad adottare.

« Quest'affermazione — ella ha detto — io faccio senza chiedere il permesso dell'onorevole presidente del Consiglio (che tutti abbiamo visto assentire, come abbiamo visto assentire l'onorevole ministro del tesoro) perchè sono sicuro dell'animo suo, come sono sicuro dell'animo di tutti i colleghi del Gabinetto e, specialmente di quello del ministro del tesoro, a cui la vigilanza e la cura del patrimonio dello Stato e la sua riconosciuta prudenza, non soffocano mai la voce del patriottismo e della pubblica necessità ».

Ora, onorevole ministro, se io, nonostante i ripetuti colloqui, nonostante che altra volta abbia portato il contributo modesto della mia parola sulla gravità della situazione nel Friuli, ho su di essa richiamata, anche in quest'ora tarda la sua at-

tenzione, non ho fatto altro che interpretare quelle voci dolenti, che domenica scorsa domandavano lavoro per rimanere in patria e segnatamente reclamano i lavori su tutta la ferrovia fino a Pinzano.

Perchè, ripeto, la popolazione del Friuli ha dovuto porsi il dilemma: o il passaporto o il lavoro. Vuole rimanere in patria; ma colla sicurezza di poter mantenere, sia pure con poco alimento di granturco, le proprie famiglie: spera ancora, ma per poco!...

Onorevole ministro, più che un discorso, dunque, la mia parola è stata l'interpretazione fedele del desiderio del Friuli di mantenersi calmo, e di avere la certezza che non gli mancheranno i mezzi per vivere, anche per potersi preparare ai maggioriimenti per la patria. (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Il seguito di questa discussione è rimesso a domani.

Debbo però rilevare che oggi, in quattro ore e mezzo, hanno parlato soltanto cinque oratori, e che ci sono ancora quarantatré ordini del giorno da svolgere (*Oh! Oh!*) per un bilancio, che, fra due mesi, sarà consumato!

Risultamento della votazione segreta.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 1,124,663.45, verificatesi in taluni capitoli concernenti spese obbligatorie e d'ordine, del bilancio di previsione per l'esercizio finanziario 1913-14, risultanti dal rendiconto generale consuntivo per l'esercizio stesso (267).

Presenti e votanti . . . 242

Maggioranza 123

Voti favorevoli . . . 230

Voti contrari . . . 12

(La Camera approva).

Approvazione di eccedenze d'impegni per la somma di lire 74,887.89, verificatesi sulle assegnazioni di taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanziario 1913-14, concernenti spese facoltative. Approvazione della eccedenza di lire 5,988.60, verificatesi sullo stanziamento del capitolo n. 14 dello stato di previsione della spesa del Fondo massa del corpo della Guardia di finanza, per l'esercizio fi-

manziario predetto, riflettente spese facoltative (268):

Presenti e votanti . . .	242
Maggioranza	123
Voti favorevoli . . .	227
Voti contrari	15

(La Camera approva).

Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 217,345.22, verificatesi sulle assegnazioni di taluni capitoli degli stati di previsione della spesa degli Economati generali dei benefici vacanti di Bologna, Firenze, Milano, Napoli, Palermo, Torino e Venezia e delle eccedenze di pagamenti di lire 5,998.02, verificatesi sui residui dei capitoli nn. 3 e 30 rispettivamente degli stati di previsione della spesa degli Economati generali dei benefici vacanti di Torino e di Venezia per l'esercizio finanziario 1913-14 (270):

Presenti e votanti . . .	242
Maggioranza	123
Voti favorevoli . . .	229
Voti contrari	13

(La Camera approva).

Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 239,776.31, verificatesi sulle assegnazioni di taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1913-14, concernenti spese facoltative (271):

Presenti e votanti	242
Maggioranza	123
Voti favorevoli . . .	225
Voti contrari	17

(La Camera approva).

Approvazione di maggiori assegnazioni per lire 13,858.69 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero della pubblica istruzione per l'esercizio finanziario 1913-14 (272):

Presenti e votanti . . .	242
Maggioranza	123
Voti favorevoli . . .	227
Voti contrari	15

(La Camera approva).

Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 1,257,556.83, verificatesi sulle assegnazioni di due capitoli dello stato di previsione della spesa del Mini-

stero dell'interno, per l'esercizio finanziario 1913-14, concernenti spese facoltative (273):

Presenti e votanti . . .	242
Maggioranza	123
Voti favorevoli . . .	224
Voti contrari	18

(La Camera approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Abisso — Abozzi — Agnesi — Aguglia — Albanese — Alessio — Amicarelli — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Ancona — Angiolini — Arcà — Arrigoni — Arrivabene.

Balsano — Barzilai — Basile — Baslini — Battaglieri — Battelli — Beltrami — Bertarelli — Bertolini — Bettolo — Bettoni — Bianchi Vincenzo — Bianchini — Bignami — Bissolati — Bonacossa — Borsarelli — Boselli — Bouvier — Bovetti — Bruno — Buccelli — Buonini Icilio — Buonino.

Cabrini — Calisse — Callaini — Camera — Cannavina — Capaldo — Capece-Minuto — Capitanio — Cappa — Cappelli — Caputi — Carcano — Cartia — Casalegno — Casciani — Casolini Antonio — Cavaignari — Cavallari — Cavazza — Cavina — Ceci — Celesia — Chiaraviglio — Chidichimo — Chiesa Pietro — Chimienti — Ciacci Gaspero — Ciappi Anselmo — Cimorelli — Ciriani — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Codacci-Pisanelli — Colonna Di Cesarò — Congiu — Corsi — Cottafavi — Crespi — Cugnolio.

Da Como — Daneo — De Amicis — De Felice-Giuffrida — Del Balzo — Dello Sbarba — De Nava Giuseppe — De Ruggieri — De Vito — Di Francia — Di Frasso — Di Giorgio — Di Mirafiori — Di Robilant — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Di Stefano — Dore.

Falletti — Federzoni — Fera — Ferri Enrico — Ferri Giacomo — Fortunati — Frisoni — Frugoni.

Gallenga — Galli — Gallini — Gazelli Giacobone — Giampietro — Giaracà — Giolitti — Giovanelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Girardini — Goglio — Gortani — Grassi — Grosso-Campana — Guglielmi Hierschel.

Joele.

La Pegna — Larizza — Larussa — Lembo — Leonardi — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Loero — Lombardi — Lon-

ginotti — Lo Piano — Lo Presti — Lucchini — Lucei — Luciani — Lucifero.

Macchi — Maffi — Magliano Mario — Malcangi — Manna — Maraini — Marangoni — Marazzi — Marcello — Masini — Matera — Maury — Mazzarelli — Mazzolani — Meda — Merloni — Miari — Miccichè — Micheli — Milano — Mirabelli — Modigliani — Molina — Mondello — Montresor — Morando — Morelli Enrico — Mosca Gaetano — Murialdi.

Nasi.

Orlando Salvatore.

Padulli — Pais-Serra — Pala — Pallastrelli — Pasqualino-Vassallo — Pavia — Peano — Pellegrino — Pezzullo — Piccirilli — Pipitone — Pistoja — Pizzini — Porcella — Pozzi — Pucci.

Raineri — Rampoldi — Rellini — Renda — Ricci Paolo — Rindone — Riseti — Rizza — Rizzone — Roberti — Roi — Romanin-Jacur — Romeo — Rossi Gaetano — Sacchi — Salvagnini — Sandrini — Saujust — Santoliquido — Saraceni — Saudino — Savio — Scalori — Sciacca-Giardina — Scialoja — Sighieri — Simoncelli — Sioli-Legnani — Sipari — Soderini — Speranza — Spetrino — Storoni — Suardi.

Talamo — Tamborino — Tasca — Tasara — Taverna — Teodori — Teso — Theodoli — Tortorici — Toscano — Tosti.

Vaccaro — Valenzani — Valvassori-Peroni — Varzi — Veroni — Vigna — Vignolo — Vinaj — Visocchi.

Sono in congedo.

Bellati.

Caccialanza — Cassin — Corniani — Cotugno.

Della Pietra.

Faelli — Fumarola.

Giordano.

Indri.

Negrotto.

Pennisi.

Queirolo.

Salterio — Sarrocchi — Solidati-Tiburzi. Zaccagnino.

Sono ammalati.

Berti.

Campi — Canevari — Casalini Giulio — Caso — Cicarelli.

De Marinis — De Vargas.

Manzoni — Masi — Morelli-Gualtierotti.

Nitti.

Ottavi.

Ronchetti.

Seano — Somaini.

Toscanelli.

Assenti per ufficio pubblico.

De Capitani.

Innamorati.

Annunzio di interrogazioni e di una interpellanza.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e di una interpellanza presentate oggi.

LIBERTINI GESUALDO, *segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro degli interni, sui metodi di violenza adottati nell'esercizio del suo mandato ad Alatri dall'arma dei carabinieri e sulle persecuzioni a cui viene fatto segno il cittadino Sisto Galuppi.

« Marangoni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della guerra e dell'istruzione pubblica; se non credano ritenere valido per l'ammissione alla scuola militare il titolo della licenza normale.

« Caso ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, se non creda modificare la legge 21 luglio 1911, n. 860, nel senso che possa istituirsi una sezione di ginnasio e liceo moderno anche quando non siano già sdoppiati i corsi della sezione classica.

« Caso ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per sapere quali spiegazioni abbia dato il Governo greco sulla improvvisa espulsione dei due italiani Gaetano Buda e Rosario Consolo da Atene, della cui triste odissea si sono occupati i giornali di Roma.

« Toscano ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere quando saranno finalmente pagati agli impiegati degli Archivi notarili gli arretrati aumentati di stipendi eliminando le difficoltà che ancora si frappongono all'applicazione della legge sul Notariato del 1° luglio 1913. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Marangoni ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di grazia e giustizia, per sapere, se siano state fatte opportune sollecitazioni, perchè la Commissione per il riordinamento delle piante organiche degli Archivi del Regno, concluda i suoi lavori e così gli impiegati degli Archivi notarili possano fruire degli aumenti di stipendio, che attendono sin dalla legge del 1° luglio 1913. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cappa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'istruzione pubblica, per conoscere le ragioni, in base a cui alcuni professori delle scuole medie, che per merito distinto ebbero cinque anni or sono anticipati gli aumenti derivanti da quinquennio naturato di servizio, e che quindi col 1° gennaio 1915 avrebbero dovuto percepire gli aumenti di un altro quinquennio di anzianità, null'altro vantaggio di stipendio abbiano invece avuto all'infuori di quelli generici portati dalla legge 1914. E si cita fra i tanti casi, perchè giovi alla chiarezza della questione, quello, in Milano, del professore di matematica Ruggero Vanzo. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cappa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per sapere, se e quale azione diplomatica si sia creduta opportuna di fronte al Governo della Repubblica Argentina, in base alle istanze del suddito italiano Ettore Bonati, il quale si lagna di essere stato spogliato di beni immobili e mobili da lui legalmente acquisiti, con la osservazione che in sostegno del nominato Bonati un'ultima istanza stampava da Genova l'avvocato Badarò con la data « Genova, 30 maggio 1914 »; e che il caso sembra importante non per gli interessi personali dello istante, ma per le questioni di principio che solleva. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cappa ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio, ministro dell'interno e il ministro dei lavori pubblici, per sapere se: di fronte alla evidente necessità di intensificare la produzione nazionale e sollevare la mano d'opera dalla crescente pericolosa depressione più che altrove incombente a Roma — legata ancora in gran parte alla sola industria del forestiero — non ritengano opportuno affrettare lo stu-

dio di un progetto di legge che, mediante efficaci provvidenze tecniche e fiscali, stimoli e faciliti la creazione di una zona industriale presso San Paolo e incoraggi la costruzione dei relativi opifici. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Medici del Vascello ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere perchè non si concedano ai militari che si trovano nelle colonie le abituali licenze ammesse dai regolamenti. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cavina ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro d'agricoltura, industria e commercio, per sapere se intenda provvedere alla pubblicazione dei bilanci dell'Istituto nazionale delle assicurazioni, che con palese perdurante violazione della legge non sono stati ancora mai resi di pubblica ragione. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Scialoja ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro di grazia e giustizia, sulla necessità di riordinare la procura generale di Catanzaro, affidandone la direzione a magistrato forte e serio; necessità tanto più manifesta dopo recenti proposte e disposizioni che non conferiscono dignità all'Amministrazione della giustizia.

« Larizza ».

PRESIDENTE. Le interrogazioni testè lette saranno iscritte all'ordine del giorno, trasmettendosi ai ministri competenti quelle per le quali si chiede la risposta scritta.

Così pure la interpellanza sarà iscritta nell'ordine del giorno, qualora il ministro competente non vi si ponga entro il termine regolamentare.

Sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha chiesto che domani mattina la Camera tenga una seduta straordinaria alle dieci per procedere all'esame di undici disegni di legge, la maggior parte dei quali non darà luogo a discussione, e che potranno quindi esaurirsi domani stesso. Ad ogni modo, se ne rimarrà qualcuno, stabiliremo un'altra seduta antimeridiana.

Se non vi sono osservazioni in contrario, rimarrà così stabilito.

(Rimane così stabilito).

Si tratta dei seguenti disegni di legge:

1. Approvazione della maggiore assegnazione di lire 51,057.39 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanziario 1913-14. (269).

2. Sistemazione del servizio telefonico nelle Puglie. (308).

3. Nuovi collegamenti telefonici. (338).

4. Costruzione di edifici postali, telegrafici e telefonici ad Aquila ed a Chieti. (353).

5. Aggiunte e varianti alle leggi sull'avanzamento del Regio esercito (248) *(Approvato dal Senato)*.

6. Conversione in legge dei Regi decreti 4 agosto 1914, n. 770, 22 agosto 1914, n. 927, 4 ottobre 1914, n. 1103, e 22 ottobre 1914, n. 1182, che autorizzano le Amministrazioni della guerra e della marina a derogare temporaneamente a norma della legge di contabilità generale dello Stato, e conversione in legge dei Regi decreti 1º novembre 1914, n. 1205, e 1º novembre 1914, n. 1206, che stabiliscono speciali indennità per gli ufficiali del Regio esercito. (312).

7. Conversione in legge del Regio decreto 24 gennaio 1915, n. 42, che autorizza le Amministrazioni della guerra e della marina a derogare temporaneamente a norma della legge di contabilità generale dello Stato, e conversione in legge di Regi decreti 3 gennaio 1915, nn. 1 e 2 e 7 febbraio 1915, n. 112, relativi alla concessione di speciali indennità ai militari del Regio esercito. (361).

8. Riscatto della ferrovia Pinerolo-Torre Pellice. (381).

9. Convalidazione di decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1914-15 durante il periodo di vacanze parlamentari dal 1 luglio al 2 dicembre 1914. (298).

10. Convalidazione di decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per spese impreviste dell'esercizio finanziario 1914-15 durante il periodo di vacanze parlamentari. (349).

11. Provvedimenti per la sistemazione economica finanziaria dell'Eritrea. (97).

Nella seduta pomeridiana poi, dopo le interrogazioni e discussione di alcuni dise-

gni di eccedenze di impegni, continuerà il bilancio dei lavori pubblici.

La seduta è tolta alle 19.15.

Risposte scritte ad interrogazioni.

Astengo. — *Al ministro dei lavori pubblici.* — « Per sapere se, data la notoria rinuncia dell'Amministrazione delle ferrovie di Stato all'esecuzione dei lavori lungo la spiaggia ed attraverso il territorio di Vado Ligure, non creda doveroso ed opportuno di liberare le proprietà colpite dal decreto di espropriazione, dai vincoli relativi per lasciarle a libera disposizione dei proprietari; adempiendo alle formalità prescritte per detto svincolo ».

RISPOSTA. — « Il progetto di massima approvato nel 1907 per l'ampliamento e la sistemazione generale della stazione di Vado contemplava l'impianto di una centrale termoelettrica per ricevere l'energia occorrente per l'esercizio elettrico della linea Savona-Ceva. La centrale avrebbe dovuto allacciarsi alla stazione con un apposito binario ed, a tale scopo, erano già state iniziate le pratiche per l'espropriazione dei terreni occorrenti.

« Ma in seguito a contratto stipulato con la ditta Negri per la somministrazione dell'energia per il servizio della linea Savona-Ceva, è venuta meno la necessità della costruzione della centrale elettrica e conseguentemente del binario di allacciamento.

« Intanto però l'Amministrazione ferroviaria, avendo già incontrato una spesa abbastanza rilevante per alcune opere preliminari eseguite, sta studiando di utilizzare l'area suddetta per soddisfare ad altri bisogni del servizio ferroviario e non può quindi rinunciare all'occupazione delle aree soggette ad esproprio.

« *Il sottosegretario di Stato*

« VISOCCHI »

Bevione. — *Al ministro della guerra.* — « Per sapere se non ritenga opportuno, per dare maggiore impulso all'aviazione civile, la quale può rendere preziosi servizi in tempo di guerra, destinare una parte della somma raccolta mediante sottoscrizione nazionale alla fondazione di una Cassa pensioni ed infortuni per i piloti civili che si impegnino di prestare servizio in guerra ».

RISPOSTA. — « Altamente apprezzabili sono certo i sentimenti che hanno ispirato l'onorevole Bevione a presentare la sua interrogazione, non essendovi alcuno che possa negare come sia doveroso per l'Amministrazione militare di provvedere alla sorte di quei generosi che, quali piloti civili, si impegnassero a prestare servizio in guerra, corrispondendo loro, in caso di infortunio, od alle loro famiglie, in caso di morte, un adeguato trattamento di pensione, che sia per essi un riconoscimento tangibile della apprezzata opera da essi prestata ed insieme un attestato della nazionale riconoscenza a loro riguardo.

« Sennonchè non è possibile provvedere a tale trattamento nel modo indicato dall'onorevole interrogante, facendone gravare la spesa sui fondi raccolti dalla sottoscrizione nazionale per l'incremento della flotta aerea perchè, anche a prescindere che si verrebbe a snaturare la pretesa destinazione data dagli oblatori al loro atto patriottico, destinazione che ha avuto la inderogabile affermazione nella legge n. 689 del 30 giugno 1912, manca la possibilità di dare pratica attuazione alla proposta stessa, poichè i fondi suddetti sono stati già quasi totalmente impegnati.

« Posso però assicurare l'onorevole interrogante che l'Amministrazione militare, a similitudine di quanto si è già praticato per gli aviatori civili durante la guerra libica, non mancherà di provvedere a che, in caso di guerra, tutti quei generosi che vorranno prestare la loro opera quali piloti aviatori, siano arruolati per la durata della guerra, estendendo così ad essi le provvide disposizioni della legge 23 giugno 1912, n. 667, che istituisce pensioni privilegiate di guerra per gli ufficiali e militari di truppa del Regio esercito e della Regia marina.

« Del resto, già fin dal tempo di pace, la Amministrazione militare si è preoccupata anche della sorte dei piloti civili, che con fine nobile e patriottico si sono iscritti ai corsi speciali per il conseguimento del brevetto militare. E difatti l'Istituto nazionale delle Assicurazioni, dietro interessamento del Ministero della guerra, sta studiando la forma più opportuna e più efficace per assicurare gli aviatori civili in caso d'infortunio.

« Il ministro
« ZUPELLI ».

Caccialanza. — *Al ministro dell'istruzione pubblica.* — « Per sapere se e come intenda

riparare al grave inconveniente che si verifica nelle nomine degli insegnanti elementari delle scuole amministrate dal Consiglio provinciale scolastico, per le facili rinunce a nomina avvenuta, le tardive sostituzioni, spesso infruttuosamente ripetute, e la necessità infine di ricorrere ad incarichi con evidente pregiudizio dell'istruzione popolare ».

RISPOSTA. — « Gli inconvenienti lamentati con questa interrogazione non erano sfuggiti all'attenzione del Ministero, il quale ha pure voluto prontamente provvedere a eliminarli.

« Occorre premettere che nei concorsi a posti di insegnante nelle scuole amministrate dai Consigli scolastici le graduatorie non possono comprendere un numero di vincitori superiore al numero dei posti messi a concorso, il che costituisce per i concorrenti la migliore garanzia, in quanto le nomine sono assicurate secondo l'applicazione della graduatoria di merito. Inoltre i giudizi da darsi sui titoli dei concorrenti sono formulati non più in base ai mutevoli criteri delle diverse Commissioni, ma in base a criteri identici in tutte le provincie, anzi secondo la minuziosa valutazione prescritta, in punti e frazioni di punti, da apposite tabelle annesse al Regolamento sullo stato giuridico dei maestri. E anche queste norme, che evitano disparità di giudizi talora arbitrarie, e causa, in passato, di innumerevoli controversie, rappresentano per i concorrenti e per le amministrazioni la più valida e la più semplice garanzia.

« Ma bisogna pure riconoscere che il nuovo sistema turberebbe di continuo il regolare funzionamento delle scuole, ove si tardasse ad applicarlo con norme atte ad assicurare la rapida sostituzione di quei vincitori i quali o espressamente rinuncino alle nomine ottenute o si lascino dichiarare dimissionari.

« È noto che i maestri largamente profittano della facilità con cui possono partecipare ai concorsi nelle diverse provincie (basta che presentino una domanda e un elenco di titoli in ciascuno degli uffici scolastici), e ne profittano non solo per accrescere le probabilità di vittoria, ma anche per poter scegliere fra un maggior numero di sedi disponibili quella ritenuta più conveniente. Data la obbligatoria uniformità della valutazione dei titoli, è ovvio che generalmente, e salvo piccoli spostamenti, chi vince in uno dei concorsi, supera anche quelli indetti in altre provincie.

« Deliberate le nomine dai vari Consigli scolastici e offerte le sedi, ciascuno dei vincitori sceglie la preferita e rinunzia alle altre: ond'è che essendo, nel complesso il numero dei vincitori assai esiguo in confronto al numero dei posti vacanti, molte sono le scuole alle quali, in principio d'anno, non si può assegnare il maestro titolare. Cominciano allora i penosi tentativi di sostituzioni, ma le graduatorie si esauriscono senza raggiungere il fine per cui i concorsi furono banditi, e diventa subito necessario ricorrere a nomine provvisorie, ma non attenuando ma non superando del tutto la precarietà e la instabilità delle persone e delle classi e non del tutto evitando i danni che alla scuola ne derivano.

« Una recente rapidissima indagine condotta dall'Amministrazione e riflettente i concorsi svoltisi per l'anno scolastico 1914-1915, ha dato risultati davvero impressionanti, per quanto l'inchiesta siasi limitata ai concorsi per le scuole maschili, ove gli inconvenienti si manifestavano più gravi. Basti dire che dei 1089 posti messi a concorso poterono coprirsi definitivamente con nomine di maestri appena 378, pur essendo il numero dei concorrenti decuplo di quello dei posti per i quali i concorsi erano indetti. Agli altri 711 posti si provvide con 73 nomine definitive di maestre (le quali, come l'esiguo numero dimostra, non sono propense a lasciare i posti già ottenuti nelle scuole femminili e nelle scuole miste), e con 638 nomine provvisorie.

« Mercè l'attività degli uffici scolastici si potè così ottenere che al 31 dicembre 1914 nessuna scuola rimanesse chiusa per mancanza di personale, ma non si può pretendere che lo sforzo si ripeta al cominciare di ciascun anno scolastico e che permangano le vive preoccupazioni circa il regolare andamento delle scuole, anche perchè, pure riuscendo a provvedere in qualche modo, è inevitabile il ritardo dovuto alle numerose operazioni amministrative che il concorso, la nomina, l'assegnazione e le sostituzioni esigono.

« Per tutte queste considerazioni, il Ministero ha di già preparato norme che, modificando e completando il regolamento approvato con Regio decreto 6 aprile 1913, n. 549, daranno facoltà ai Consigli scolastici di anticipare, quando occorra, la data dei bandi di concorso e i termini per la presentazione delle domande e dei titoli. Ciò consentirà che tutte le predette operazioni si svolgano ordinatamente e senza

produrre ritardo nella riapertura delle scuole. Inoltre le norme stesse renderanno possibili e sollecite le eventuali sostituzioni, in quanto ai posti che in seguito a rinunzie non vengano coperti, verranno nominati coloro che in rigoroso ordine di merito, si troveranno immediatamente al seguito della graduatoria dei vincitori.

« Lo schema delle norme ha di già ottenuto il favorevole parere della Sezione per l'istruzione pubblica della Giunta del Consiglio superiore della pubblica istruzione e trovasi ora, per l'esame, innanzi al Consiglio di Stato, sicchè è fondata la fiducia di questa Amministrazione che esse possano andare in vigore e applicarsi ai concorsi da bandirsi in questo anno scolastico.

« *Il sottosegretario di Stato*

« ROSADI ».

Cannavina. — *Al ministro dell'istruzione pubblica.* — « Per sapere quali siano le ragioni che motivarono il trasferimento a Cremona, qual sottobibliotecario, del professor Francesco Cosentino, e se vero, come affermasi, che ciò si debba all'azione da lui spiegata, come presidente della Federazione nazionale degli impiegati subalterni dello Stato nel denunciare abusi verificatisi presso la Biblioteca nazionale di Torino, riconosciuti veri in seguito ad apposita inchiesta ».

RISPOSTA. — « Questa interrogazione riguarda un atto amministrativo di mera importanza personale, qual'è un trasferimento da una sede ad un'altra per motivi di servizio e nell'interesse della disciplina.

« Il sottobibliotecario Francesco Cosentini iniziò la sua carriera presso la Biblioteca nazionale di Napoli nel giugno 1891, e risulta che di là si dovette trasferire successivamente in altre dodici biblioteche, alle Biblioteche universitarie di Pisa, Cagliari, Sassari, alla Braidense di Milano, alla Universitaria di Genova, alla Marciana di Venezia, alla Nazionale di Palermo, alla Brancacciana di Napoli, di nuovo alla Nazionale di Napoli, alla Universitaria di Napoli, alla Universitaria di Catania, alla Estense ed Universitaria di Modena. Dappertutto egli urtò nella pazienza dei suoi superiori. Spessissimo egli diede luogo a lagnanze per negligenza nell'adempimento dei suoi doveri d'ufficio, per assenze arbitrarie, per atti più o meno gravi d'insubordinazione. Innumerevoli sono gli avvertimenti, i richiami, le ammonizioni che i

vari suoi capi d'ufficio ed il Ministero gli hanno dovuto in tempi e incontri diversi rivolgere. Segnatamente per il suo portamento, sempre contrario ad ogni principio di disciplina, riportò diverse sospensioni o dallo stipendio, o dallo stipendio e dall'ufficio, l'ultima delle quali nel dicembre 1912 e per la durata di tre mesi.

« Avendo espresso il desiderio di essere assegnato a Torino, e coincidendo tale suo desiderio con una esplicita richiesta fatta, nell'interesse del servizio, dal bibliotecario di Modena, egli fu, nell'aprile del 1913, trasferito alla Nazionale di Torino, con la speranza da parte del Ministero che, contentato riguardo alla residenza, egli avesse finalmente a ravvedersi, e non desse più motivo a lagnanze. E per qualche tempo, infatti, non si ebbero sul suo conto nuovi rapporti, nè fu dovuto prendere a suo carico alcun nuovo provvedimento.

« Ora le ragioni che hanno indotto l'Amministrazione a trasferirlo da Torino a Cremona, cioè, ad una delle pochissime sedi di biblioteca dov'egli ancora non fosse stato e alla quale apparisse quindi meno inopportuno assegnarlo, consistono - non già e per nulla nel fatto che egli come presidente della Federazione degli impiegati subalterni dello Stato abbia denunciato abusi verificatisi presso la Biblioteca nazionale di Torino - sibbene:

1° In una proposta precisa e formale, fatta e più volte ripetuta dal direttore di quella biblioteca, perchè il Cosentini fosse allontanato, anche senza sostituzione, da quella sede dove egli da qualche tempo dimostravasi più di danno che di vantaggio all'ufficio per la sua scarsa operosità ed attitudine;

2° Nei risultati d'una inchiesta disposta dal Ministero presso quella biblioteca, a proposito di talune accuse che erano pervenute al Ministero stesso contro un altro sottobibliotecario colà residente, il quale poco dignitosamente contraeva debiti, non solo con estranei, ma anche con impiegati della biblioteca medesima.

« Quell'inchiesta, ordinata dal Ministero, indipendentemente da qualsiasi denuncia del professore Cosentini ed eseguita da un Ispettore centrale amministrativo, accertò oltre il resto che in rapporto ai fatti stessi che formavano materia dell'inchiesta, il Cosentini aveva tenuto un contegno scorretto e assolutamente contrario ad ogni senso di disciplina, e meritava perciò una punizione disciplinare; ma che anche a prescindere da

ciò, era sommamente opportuno accogliere la proposta del bibliotecario, relativa all'allontanamento del Cosentini da quella sede perchè nei rapporti d'ufficio e di fronte a suoi superiori gerarchici spiegava un'azione deleteria e dissolvitrice del servizio.

« Riassumendo, il trasferimento del sottobibliotecario Francesco Cosentini è stato disposto per precise e indeclinabili necessità di servizio e di disciplina, in piena conformità delle formali e ripetute proposte del bibliotecario, nonchè delle risultanze di una recente inchiesta eseguita in quell'Istituto.

« Il sottosegretario di Stato

« ROSADI ».

Cappa. — *Al ministro dell'istruzione pubblica.* — « Per sapere, se siano giunte le chieste informazioni circa la scuola di Colle di Sogno, che può essere stata confusa con la scuola mista di Carenno, avvertendo che il sottoscritto interrogante si è permesso in proposito di presentare un memoriale al sottosegretario di Stato, onorevole Rosadi, che forse attende ancora, per la scarsa autorità dello interrogante, di essere preso in esame ».

RISPOSTA. — « Con due lettere, tutt'è due in data 17 febbraio 1915, il provveditore agli studi di Bergamo, richiestone dal Ministero lo informava dello stato delle scuole tanto del capoluogo del comune di Carenno, quanto della frazione di Colle di Sogno, delle quali scuole pare che la vita sia stata turbata da inframettenze del clero.

1° Per la scuola mista del capoluogo risulta che il parroco nel dicembre scorso scriveva al sindaco dichiarandosi assolutamente contrario a che fosse istituita, perchè « antigienica, antimorale e contraria alla stessa norma della pedagogia », minacciando altresì di valersi della sua autorità se il suo veto non venisse esaudito. Nonostante però tali minacce la scuola mista funzionò e funziona regolarmente. Al parroco, per mezzo del pretore di Caprino, è stato fatto presente ciò con diffida di non turbare la vita scolastica senza una fondata ragione;

2° Quanto poi alla scuola della frazione di Colle di Sogno, la signorina Ida Valsecchi, che (come essa stessa nel suo promemoria asserisce) non ha che la licenza elementare e però non poteva evidentemente essere che una supplente temporanea in attesa di altra insegnante regolarmente

abilitata o fornita di maggiori titoli. Così fu che il provveditore agli studi, con suo decreto 7 dicembre 1914, per delega della Deputazione scolastica, la sostituiva colla signorina Celeste Mazzoleni, fornita della licenza complementare. Questo provvedimento, che è di esclusiva competenza dell'autorità provinciale, appare perfettamente giustificato dal punto di vista scolastico. Ma l'agitazione del paese che si ritiene sostenuta dallo stesso parroco del capoluogo, impediva l'inizio delle lezioni, trascendendo in atti di violenza, che costrinsero il sindaco a dichiarare chiusa la scuola, e il provveditore a confermare questo provvedimento, obbligando il comune a corrispondere alla insegnante, così impedita di compiere il suo ufficio, il debito stipendio.

« Il Ministero non poteva che riconoscere opportuno quest'ultimo provvedimento e deplorare l'accaduto. Contemporaneamente, in data 4 corrente, raccomandò al provveditore di non omettere nessun tentativo per riaprire la scuola, informando di ogni novità. Ma da allora nessuna nuova informazione è pervenuta al Ministero. Oggi è stata fatta nuova analoga richiesta.

« E questo è quanto è dato rispondere a ciò che domandava nella sua non « scarsa » autorità l'onorevole interrogante.

« *Il sottosegretario di Stato*
« ROSADI ».

Nunziante. — *Al ministro delle poste e dei telegrafi.* — « Per sapere le cause che ritardino l'impianto dell'ufficio telefonico a Gioia Tauro ».

RISPOSTA. — « Per l'impianto dell'ufficio telefonico a Gioia Tauro l'Amministrazione provvede in tempo nei materiali necessari. Per il filo di bronzo di 3 millimetri, trattandosi di una spesa superiore alle lire 2,000, fu necessario indire una licitazione privata, della quale restò aggiudicataria la Società Metallurgica Italiana di Livorno.

« Nello scorso febbraio presentò al collaudo il materiale, che però fu rifiutato perchè non rispondente alle condizioni del capitolato.

« La « Metallurgica » fu invitata a presentare subito una nuova partita di filo, ciò che fece il 4 corrente. Questa seconda partita fu riconosciuta accettabile, ed è già stata spedita alla Direzione delle Costruzioni telegrafiche e telefoniche di Reggio Calabria.

« Posso assicurare l'onorevole interrogante che, non appena tutto il materiale

sarà giunto a destinazione, i lavori saranno iniziati e portati a compimento nel più breve tempo possibile.

« *Il sottosegretario di Stato*
« MARCELLO ».

Valenzani. — *Al ministro della guerra.* — « Per sapere se ha notizia del gravissimo disordine che regna negli uffici del distretto militare di Roma; dell'enorme ritardo che viene frapposto all'esaurimento delle pratiche relative ai passaggi di categoria dei militari che ne hanno diritto e all'istruttoria per le nomine degli ufficiali di complemento e della territoriale; e all'uso invalso di non rispondere alle richieste degli interessati ».

RISPOSTA. — « Posso affermare che negli uffici del Comando del distretto militare di Roma non esiste il disordine lamentato dall'onorevole interrogante; anzi sono in grado di assicurare che, per l'alacrità e l'abnegazione del personale che vi è addetto, il funzionamento di tali uffici procede regolare e sollecito quanto è compatibile con le molteplici attribuzioni ad essi affidate e con l'accresciuto lavoro dell'ultimo semestre.

« Se la definizione di pratiche riguardanti passaggi di categorie ha, di fatto, subito dei ritardi, ciò avvenne solo in rari casi, per motivi eccezionali estranei al buon volere ed alla diligenza di chi vi attende ». Rapido sempre è stato ed è, normalmente, il corso delle domande per la nomina a sottotenente di complemento; non altrettanto sollecito è invece lo svolgimento delle pratiche relative alle domande degli aspiranti alla nomina a sottotenente di milizia territoriale, ma le cause degli indugi sono insite, oltre che nel fatto che tali domande sono in numero rilevantissimo (circa un migliaio in 7 mesi), nella procedura stessa più lunga e complessa che all'uopo occorre e che assai di frequente diviene complicata e laboriosa per inesattezze ed errori nella documentazione, i quali, non imputabili al Comando del distretto di Roma, debbono a sua cura essere eliminati prima che le singole posizioni siano inoltrate al Ministero.

« Consta inoltre che tutte le richieste degli interessati hanno il loro esito presso i vari uffici del distretto di Roma, sia che vengano ivi rivolte verbalmente, sia che ivi giungano per iscritto.

« Tutto ciò risulta per rapporti delle autorità militari cui spetta il compito del

controllo costante sull'andamento amministrativo e disciplinare del Comando del distretto di Roma, e non esito a dichiarare che le informazioni pervenute all'onorevole interrogante sono assolutamente inesatte e che non possono, ad ogni modo, non apparire ingiuste a chi voglia por mente alla grave mole di lavoro ordinario e straordinario che in questi ultimi tempi ha dovuto assolvere il distretto militare di Roma con un aumento di personale assai limitato.

« Buona parte dell'attività del distretto militare di Roma — come del resto dalla maggior parte degli uffici dell'Amministrazione militare — è assorbita dalla cura di rispondere a sollecitazioni private e dallo studiare casi particolari, raccomandati da questa o da quella personalità: incombenze queste che, oltre a far perdere un tempo prezioso, sono pure inutili, non potendosi ammettere che un pubblico ufficio sbrighi con precedenza una pratica soltanto perchè è raccomandata da persona influente, a preferenza di altra pratica giunta prima.

« Il ministro
« ZUPPELLI ».

Vinaj. — *Al ministro del tesoro.* — « Per conoscere se non creda doverosa la sollecita presentazione del regolamento di cui all'articolo 9 della legge 16 dicembre 1914, n. 1362, sulla cedibilità degli stipendi degli impiegati e delle mercedi degli operai dipendenti dallo Stato ».

RISPOSTA. — « Sono ancora in corso, ma a buon punto, gli studi per la compilazione della schema di regolamento per l'applicazione della legge 16 dicembre 1914, n. 1362, che autorizza la Cassa depositi e prestiti a concedere mutui agli impiegati ed agli operai dello Stato, contro cessione di parte del loro stipendio o della loro mercede.

« La Commissione, che fu incaricata di predisporre il regolamento, si è trovata a dover risolvere parecchie e non lievi difficoltà, per poter disciplinare il nuovo servizio in modo che alla semplicità dell'ordinamento fosse unito il vantaggio di una grande celerità di esecuzione requisito essenziale perchè le agevolzze accordate dalla nuova legge abbiano effettivamente a portare una vera e pratica utilità alla numerosa classe di persone, alle quali si è voluto recar sollievo con più facili e più miti condizioni di credito.

« Questa la ragione del ritardo.

« La Commissione suddetta confida, però, di potere tra non molto condurre a termine

i suoi lavori e presentare la relazione. Il regolamento accompagnato da tale relazione, dovrà essere poi sottoposto all'esame del Consiglio di Stato.

« Il sottosegretario di Stato
« DA COMO ».

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 10:

Discussione dei disegni di legge:

1. Approvazione della maggiore assegnazione di lire 51,057.39, per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanziario 1913-14. (269)

2 Sistemazione del servizio telefonico nelle Puglie. (308)

3. Nuovi collegamenti telefonici. (338)

4. Costruzione di edifici postali, telegrafici e telefonici ad Aquila ed a Chieti. (353)

5. Aggiunte e varianti alle leggi sull'avanzamento del Regio Esercito (248) (*Approvato dal Senato*).

6. Conversione in legge dei Regi decreti 4 agosto 1914, n. 770, 22 agosto 1914, n. 927, 4 ottobre 1914, n. 1103, e 22 ottobre 1914, n. 1182, che autorizzano le Amministrazioni della guerra e della marina a derogare temporaneamente a norma della legge di contabilità generale dello Stato, e conversione in legge dei Regi decreti 1º novembre 1914, n. 1205, e 1º novembre 1914, n. 1206, che stabiliscono speciali indennità per gli ufficiali del Regio Esercito. (312)

7. Conversione in legge del Regio decreto 24 gennaio 1915, n. 42, che autorizza le Amministrazioni della guerra e della marina a derogare temporaneamente a norme della legge di contabilità generale dello Stato, e conversione in legge dei Regi decreti 3 gennaio 1915, nn. 1 e 2, e 7 febbraio 1915, n. 112, relativi alla concessione di speciali indennità ai militari del Regio esercito. (361)

8. Riscatto della ferrovia Pinerolo-Torre Pellice. (381)

9. Convalidazione di decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1914-15 durante il periodo di vacanze parlamentari dal 6 luglio al 2 dicembre 1914. (298)

10. Convalidazione di decreti Reali coi quali furono autorizzate prelevazioni di somme dal fondo di riserva per spese impreviste dell'esercizio finanziario 1914-15 durante il periodo di vacanze parlamentari. (349)

11. Provvedimenti per la sistemazione economica-finanziaria dell'Eritrea. (97)

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. Svolgimento di una proposta di legge del deputato Galli per provvedimenti provvisori a favore del comune di Cavarzere.

Discussione dei disegni di legge:

3. Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 882,261.65 verificatesi sulle assegnazioni di taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1913-14 concernenti spese facoltative. (276)

4. Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 42,870.83 verificatesi sulle assegnazioni di taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1913-14, concernenti spese facoltative. (274)

5. Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 16,930,694.74 veri-

ificatesi sulle assegnazioni di taluni capitoli del bilancio dell'Amministrazione ferroviaria dello Stato per l'esercizio finanziario 1913-14. (275)

6. Approvazione di eccedenze di impegni per la somma di lire 13,312,246.76 verificatesi sulle assegnazioni di due capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero della guerra per l'esercizio finanziario 1913-14, concernenti spese facoltative. (277)

7. Approvazioni di maggiori assegnazioni per lire 68,290.51 per provvedere al saldo di spese residue iscritte nel conto consuntivo del Ministero della marina per l'esercizio finanziario 1913-14. (278)

8. Reintegrazione dell'assegno *ad personam* ad alcuni ex-agenti ora ufficiali d'ordine. (307)

9. *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1914 al 30 giugno 1915. (26).

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1915 — Tip. della Camera dei Deputati.

