

CXCI.

TORNATA DI VENERDÌ 10 MARZO 1916

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALESSIO

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORA.

INDICE.

Per l'anniversario della morte di Giuseppe Mazzini <i>Pag.</i> 9165	BOUYER <i>Pag.</i> 9196
COMANDINI 9165	GORDANO 9197
CELESIA, <i>sottosegretario di Stato</i> 9165	CANNAVINA 9199
PRESIDENTE 9165	DUGONI 9202
Ringraziamenti per commemorazioni 9166	LEONE 9202
Congedi 9165	CASOLINI 9203
Risposte scritte ad interrogazioni e indice relativo 9166, 9212	RAINERI 9204
Interrogazioni:	CRESPI 9204
Questura di Milano:	Risultamento della votazione segreta per la nomina di un Vicepresidente della Camera. 9295
CELESIA, <i>sottosegretario di Stato</i> 9167-68	Il deputato Arlotta è proclamato eletto a Vicepresidente della Camera.
MOLINA 9167	Mozioni (Lettura):
GASPAROTTO 9168	ALESSIO: Politica economica 9209
Prigionieri di guerra:	PATRIZI: Politica agraria 9209
VISOCCHI, <i>sottosegretario di Stato</i> 9169	PAGETTI: Politica economica 9210
SIPARI 9169	DE FELICE-GIUFFRIDA: Sussidi alle famiglie bisognose dei volontari 9211
Viaggi delle famiglie povere dei militari feriti:	Interrogazione:
VISOCCHI, <i>sottosegretario di Stato</i> 9170	Voci di crisi extraparlamentare:
GALLENGA 9170	SALANDRA, <i>presidente del Consiglio</i> 9208
Pagamento del bestiame requisito:	TURATI 9208
ELIA, <i>sottosegretario di Stato</i> 9171	Osservazioni e proposte:
CARON 9172	Mozioni:
PIETRIBONI 9173	SALANDRA, <i>presidente del Consiglio</i> 9209-11
PRESIDENTE 9174	ALESSIO 9209
COTTAREAVI, <i>sottosegretario di Stato</i> 9174	PATRIZI 9210
CELESIA, <i>sottosegretario di Stato</i> 9174	PAGETTI 9211
Votazione di ballottaggio per la nomina di un Vicepresidente della Camera 9174	DE FELICE-GIUFFRIDA 9211
Relazione (Presentazione):	
AGNELLI: Modificazioni alla legge sull'istruzione superiore 9174	
Bilancio dei lavori pubblici per l'esercizio 1915-1916 (Seguito della discussione) 9175	
CIUFFELLI, <i>ministro</i> 9175	
Chiusura della discussione generale 9175	
ANCONA, <i>relatore</i> 9185-9205	
Ordini del giorno:	
FOSCANO 9186	
ALBANESE 9186	
PICCHIRILLI 9191	
BASILE 9191	
MIGLIOLI 9192	
NAVA CESARE 9195	

La seduta comincia alle 14.5.

BIGNAMI, *segretario*, legge il processo verbale della tornata precedente.

(È approvato).

Per l'anniversario della morte di Giuseppe Mazzini.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Comandini.

COMANDINI. In questo giorno, quarantaquattro anni or sono, spegnevasi Giu-

seppe Mazzini, l'assertore primo, tenace ed indomito della unità e della libertà della patria italiana, e della sua missione di civiltà nel mondo.

Nell'ora in cui per volere di popolo, per eroismo di combattenti, per saggezza di capi il vaticinio del Grande si compie, vada alla memoria di lui il saluto reverente della Rappresentanza nazionale. Valga il ricordo della sua vita luminosa e della sua fede ardente a spegnere negli animi nostri ogni torbida ventata di passione (*Approvazioni*) ed a innalzare le nostre menti ed i nostri animi alla suprema e chiara visione degli interessi della Patria, delle virtù del patriottismo e della concordia civile. (*Vivissime approvazioni — Vivissimi applausi*).

CELESIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CELESIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Alle nobili parole ed ai sentimenti espressi dall'onorevole Comandini, mi associo non solo in nome del Governo, ma anche come genovese e come conoscitore degli scritti e dei sentimenti di Giuseppe Mazzini.

Negli insegnamenti del Maestro venerato vibrava non soltanto l'idea, ma anche il sentimento e soprattutto la fede, la fede che egli ebbe sempre salda nell'avvenire della Patria e dell'umanità. (*Vivissimi applausi*).

PRESIDENTE. Il paese, nell'aspra lotta, che combatte, e la Camera, che così degnamente lo rappresenta, ricordano sempre con devozione i precursori della nostra unità; e tra questi, primo di tutti, Giuseppe Mazzini, il grande educatore, il grande preparatore della unità nazionale. (*Vive approvazioni*).

Vada il nostro saluto alla memoria di lui; ci sia essa propiziatrice della vittoria, e del compimento dell'unità nazionale. (*Vivissimi applausi*).

Ringraziamenti per commemorazioni.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera la seguente lettera:

« La famiglia del compianto onorevole Guglielmo Tocci, profondamente grata e commossa, esprime con devoto omaggio i più rispettosi ringraziamenti all'onorevole Assemblea, al Governo, all'Eccellentissimo ministro Ciuffelli, all'Eccellenza Vostra in

particolare ed all'onorevole Joele, per la manifestazione di cordoglio, con cui vollero onorare in modo insigne la memoria dell'estinto.

« Mi permetta di sottoscrivermi con la maggiore osservanza

« FRANCESCO TOCCI ».

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi per motivi di famiglia, gli onorevoli: Pallastrelli di giorni 6; Pezzullo, di 6; per motivi di salute gli onorevoli: Chiesa, di giorni 15; Gargiulo, di 5; e per ufficio pubblico, gli onorevoli: Calisse, di giorni 1; Miari, di 5 e Di Giorgio, di 30.

(Sono conceduti).

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Gli onorevoli sottosegretari di Stato per la guerra, le finanze, gli affari esteri, i lavori pubblici, la grazia e giustizia, istruzione pubblica, interno e agricoltura hanno trasmesso le risposte scritte alle interrogazioni dei deputati Masini, Morisani, Pucci, Alessio, Beghi, Brunelli, Bussi, Rampoldi, Gargiulo, Arrigoni degli Oddi, Colonna di Cesarò, Cappa, Pezzullo, Abozzi, Rava, Micheli, Nuvoloni, Soglia, Monti-Guarnieri, Gallenga, Drago, Tosti, Macchi, Vigna, Micheli, Giordano.

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 Molina, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « per sapere le ragioni che lo indussero ad affidare l'importantissima questura di Milano a un consigliere di prefettura con esclusione dei migliori funzionari della pubblica sicurezza, ciò che concorre a deprimere il prestigio di questa benemerita Amministrazione, mentre urge invece elevarne il morale perchè sia pari alla gelosa e difficile funzione sociale che è chiamata a compiere ».

(1) V. in fine.

A questa interrogazione è connessa l'altra sullo stesso argomento, dell'onorevole Gasparotto, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « sulla recente nomina di un funzionario dell'amministrazione civile a reggente la Regia questura di Milano ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno ha facoltà di rispondere.

CELESIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Le due interrogazioni degli onorevoli Molina e Gasparotto, pur riferendosi allo stesso argomento, sono diversamente intonate. La prima, dell'onorevole Molina, è un po' pessimista; non così, almeno nella forma, quella dell'onorevole Gasparotto. All'uno e all'altro risponderò sullo stesso tono, nella speranza di convincerli ambedue.

Il provvedimento adottato circa la reggenza della questura di Milano, della quale è stato incaricato un consigliere di prefettura, non ha il minimo significato di sfiducia verso il personale della pubblica sicurezza. Io, che a questo proposito credo di non essere sospetto, dico ed affermo una volta di più in nome del Governo che il Ministero ha la più alta stima di detto personale, che, specialmente in questi difficili momenti, ha dimostrato di saper adempiere ai suoi aspri doveri con alto sentimento della propria responsabilità ed ha sempre dimostrato di essere all'altezza della situazione.

Se a reggere la questura di Milano è stato scelto un consigliere di prefettura, e precisamente il Lops, ciò si deve allo speciale momento ed alla fiducia che il commissario civile, aveva in quel funzionario.

E, perchè queste mie parole non sembrano l'eco di un sentimento personale, ricordo agli onorevoli Molina e Gasparotto come una disposizione del decreto del 23 maggio 1915 autorizzi appunto il Governo ad incaricare di missioni di pubblica sicurezza anche persone estranee alla carriera della pubblica sicurezza. Quest'articolo dice: « Senza pregiudizio delle disposizioni degli articoli 243 e seguenti del Codice penale civile, 543 e seguenti del Codice penale militare e marittimo, la direzione dei servizi di pubblica sicurezza in qualunque parte del territorio dello Stato e l'esercizio dei poteri discrezionali e straordinari, consentiti col presente e con qualunque altro decreto, o legge, dello Stato in materia di pubblica sicurezza, potranno con decreto del Ministero dell'interno es-

sere affidati a comandanti militari od a commissari civili, all'uopo designati ».

Quindi una speciale condizione di cose ed una speciale fiducia, avuta nella persona, di cui si parla, ha determinato il provvedimento, che non lede nè la condizione morale, nè quella materiale del personale, al quale il Ministero riafferma tutta la sua fiducia, attendendo tempi migliori per dare a questo importante ramo dell'Amministrazione tutti quei miglioramenti, che saranno richiesti dalle circostanze.

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

MOLINA. Onorevoli colleghi! Nel presentare la mia interrogazione fu lungi da me ogni benchè menoma idea di critica alla persona chiamata a reggere la questura di Milano.

Non la conosco, ma non dubito punto del suo altissimo valore amministrativo. Ciò che mi mosse ad interrogare l'onorevole ministro dell'interno è il fatto in sè, che colpisce tutta una categoria di funzionari tra i quali pur si trovano delle menti e dei caratteri eletti.

Ammetto le ragioni speciali e locali che possono avere indotto il Governo ad instaurare provvisoriamente in Milano una amministrazione civile affidandola a quel prefetto.

Non mi spiego invece il perchè si abbia voluto chiamare alla reggenza di quella questura un semplice consigliere di prefettura, dando così aperta dimostrazione di sfiducia ai cinquantadue tra ispettori generali, questori e vicequestori che si trovano nell'organico della pubblica sicurezza. Ciò non giova certo al prestigio di questa Amministrazione, mentre urge invece elevarlo, rinvigorirlo, renderlo pari alla gelosa e difficile funzione sociale che la medesima è chiamata a compiere.

Da più anni lo vado predicando invano da questi banchi, ma purtroppo le mie parole non giungono al banco del Governo, perchè le cose non solo persistono, ma peggiorano ogni dì più.

È tutto un sistema di indifferenza e di abbandono che va minando la nostra pubblica sicurezza e che scoraggia agenti, graduati, funzionari dai più modesti ai più elevati. Dall'eroico brigadiere Purello che cade vittima del suo dovere, perchè munito di una rivoltella di ordinanza di vecchio modello, difettosa, che non spara quando la punta replicatamente sul suo assassino, ai numerosi delitti che rimangono impuniti

per mancanza di mezzi, per scarsità di personale, per difetto di organizzazione, tutto dimostra l'abbandono presente, l'urgenza di provvedere.

Ma i provvedimenti non vengono, e ciò nonostante il personale della pubblica sicurezza, dal direttore generale al più umile agente, subisce con rassegnata abnegazione questo stato doloroso di cose, e nella grande generalità tutti compiono scrupolosamente il loro ingrato dovere.

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli interni ebbe testè parole di lode per questo personale, ed io ne prendo atto; ma non posso, onorevole Celezia, essere soddisfatto della vostra risposta, che non giustifica, nè attenua l'esclusione ingiusta che lo ha colpito nel provvedimento di Milano.

Ricordatelo: l'umiliazione offende ancora più che il danno, e lascia uno strascico di rancori che è buona politica invece di evitare. (*Commenti*).

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

GASPAROTTO. Nel rivolgere la mia interrogazione all'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno io sono stato veramente mosso da un criterio ben diverso da quello che ha mosso l'interrogazione dell'onorevole Molina. Io infatti, e con me altri deputati di Milano, compreso l'onorevole De Capitani, con cui mi sono abboccato un momento fa, pensiamo che se il fatto di aver preposto alla questura di Milano, che è indubbiamente una delle più importanti del Regno, un funzionario dell'amministrazione civile invece di uno appartenente alla pubblica sicurezza dovesse preludere ad un rinnovamento d'indirizzo nell'amministrazione della pubblica sicurezza, in modo da dare ad essa il vero carattere, anzichè di polizia, di difesa civile, si dovrebbe altamente compiacersene, anche quando eventualmente qualche speranza potesse essere stata delusa.

Ciò che preme a noi, è di sapere dall'onorevole ministro se il provvedimento, al di là di un semplice atto di compiacenza per il benemerito reggente la prefettura di Milano, rappresenti anche un indirizzo nuovo; se così è, troverà solidale nell'approvarlo la rappresentanza politica di Milano.

Comunque, noi crediamo che si debba addivenire ad un assetto veramente definitivo della questura di Milano, a reggere la quale, data la sua importanza, debbono essere chiamati uomini i quali

siano profondi conoscitori dell'ambiente, e non invece persone che, per quanto insigni nel campo accademico e per i loro studi e la loro dottrina, siano sfornite di quella conoscenza dell'ambiente senza della quale l'opera della questura non può condurre che ad amare risultanze.

Io mi auguro che il funzionario chiamato alla reggenza della questura di Milano dia un risultato pari alle speranze concepite; comunque, dal momento che l'onorevole sottosegretario di Stato s'appresta a rispondere agli appunti dell'onorevole Molina, spero che egli voglia tranquillizzarci su questo punto: avete voi ritenuto di fare un semplice atto di omaggio al commissario civile, degnissimo, di Milano, o avete creduto puranco di rompere la tradizione e di dare ad una delle questure più importanti del Regno quel nuovo carattere, che lo stesso onorevole Salandra, l'anno scorso ammetteva di dover dare all'assetto della difesa civile, e che varrà a ridare a questa sospettata e pur benemerita amministrazione la fiducia che il paese è pronto a darle? Questo è il quesito fondamentale.

Il questore nuovo resterà o passerà: poco importa. Quello che il paese si attende, è il rinnovamento di questa branca fondamentale dell'amministrazione civile.

CELESIA, sottosegretario di Stato per l'interno. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CELESIA, sottosegretario di Stato per l'interno. Derogando alla norma di non esorbitare dal limitato oggetto dell'interrogazione, desidero di rispondere brevemente sia all'onorevole Molina, sia all'onorevole Gasparotto, col quale ultimo mi compiaccio di essere in gran parte d'accordo.

MOLINA. E con me, no? (*ilarità*).

CELESIA, sottosegretario di Stato per l'interno. Con l'onorevole Molina no. Anzi, per essere sincero, e deplorare che l'onorevole Molina, certo in piena buona fede e nella intenzione di sostenere una causa buona, abbia ecceduto nella difesa...

MOLINA. Sono sette anni che predico e non avete fatto nulla!...

● **PRESIDENTE.** Non interrompa, onorevole Molina! Bisogna smettere una buona volta questo sistema d'interrompere continuamente! (*Bene!*)

CELESIA, sottosegretario di Stato per l'interno. ...perchè, vede, certe cause vanno difese anche, e soprattutto, con misura. Quando io avevo dichiarato a lei che non

era stato e non poteva essere nell'intendimento del Governo di abbassare in alcun modo il prestigio del personale della pubblica sicurezza pel fatto della scelta di un funzionario che sembrava specialmente destinato a quel posto in quel determinato momento, ciò doveva, a mio avviso, bastarle.

Non è la prima volta che il Governo dichiara di avere la maggiore stima e fiducia di questo personale, che ha reso ottimi; anzi splendidi servigi. Io l'ho ripetuto anche poco fa. Quindi, poteva ben credere l'onorevole Molina che, se il Governo si è indotto a quella scelta, l'ha fatto in uno speciale momento e con speciale riguardo alle condizioni in cui si trovavano la prefettura e la questura di Milano.

E questo concetto confermo ancora una volta, del resto, onorevole Molina, io che, ormai, da quasi due anni occupo questo posto, conosco il personale della pubblica sicurezza e il sentimento che lo anima altrettanto quanto lo conosce lei, e le assicuro che quel senso di sfiducia che ella vuole attribuirgli non esiste affatto, perchè esso ha ben compreso il significato di quella nomina.

All'onorevole Gasparotto faccio osservare che non è questa la sede per discutere sulla riforma della pubblica sicurezza, ma dichiaro che il Governo, non appena i tempi lo permetteranno, porterà tutta la sua attenzione e la sua cura a questo, che è il primo dei servizi pubblici dello Stato, poichè se molte cose possono andare più o meno bene, guai al giorno in cui il servizio della pubblica sicurezza non funzionasse perfettamente. (*Approvazioni*).

Da ogni parte della Camera, anche da quelle che si dovrebbero ritenere meno tenere per il personale della pubblica sicurezza, vengono ogni giorno invocazioni ai carabinieri ed alle guardie di pubblica sicurezza, il che dimostra come sia proprio nella coscienza generale del paese che questo servizio debba essere tenuto nella massima considerazione non soltanto per quanto concerne l'importanza degli organici e degli stipendi, ma soprattutto per la fiducia che in esso devono avere Paese e Parlamento.

Credo che queste mie dichiarazioni persuaderanno l'onorevole Gasparotto e forse anche l'onorevole Molina, che il Governo dedicherà, quando sarà possibile, tutte le sue cure al miglioramento del servizio della pubblica sicurezza.

MOLINA. Questo appunto io chiedevo!

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Sipari, al presidente del Consiglio, ministro dell'interno, ed ai ministri della guerra e dei lavori pubblici, « per sapere se, dato il protrarsi della guerra ed il crescente numero dei prigionieri, non credano opportuno di impiegare una parte di essi nella Marsica per lo spianamento delle restanti macerie e per la demolizione dei ruderi che ancora si ergono a tener sempre presente allo spirito di quelle popolazioni il ricordo del disastro tellurico; provvedimento da adottarsi per quei soli paesi ove per la scarsezza di mano d'opera non possa verificarsi concorrenza o disoccupazione ».

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

VISOCCHI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Anche a nome degli onorevoli sottosegretari di Stato per l'interno e per la guerra, dichiaro all'onorevole interrogante che, sull'opportunità dell'impiego della mano d'opera dei prigionieri, il Governo si riporta e conferma le dichiarazioni già precedentemente fatte in questa Aula nelle tornate del 6 e del 9 dicembre e del 6 marzo.

Per quanto poi riguarda la specifica destinazione a cui l'onorevole interrogante vorrebbe adibire la mano d'opera dei prigionieri, debbo fargli osservare che, in base alle disposizioni delle leggi emanate in seguito al terremoto, al Governo compete l'obbligo dello sgombramento delle aree pubbliche per il ripristino del transito, e tale lavoro, per quanto riguarda la Marsica e le altre zone devastate dal movimento tellurico, è pressochè ultimato.

Riguardo poi alla demolizione dei ruderi che ancora in notevole quantità si trovano in diversi comuni, il Governo può provvedere alla loro demolizione soltanto nel caso che vi sia un pericolo per la pubblica incolumità, mentre tale lavoro, di regola, è lasciato all'iniziativa dei singoli privati proprietari.

Mi rincresce, quindi, di non poter dare una risposta completamente favorevole all'onorevole interrogante; mentre d'altra parte confermo che il Ministero dei lavori pubblici non ha nessuna difficoltà di impiegare la mano d'opera dei prigionieri con tutte le opportune cautele.

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

SIPARI. Onorevoli colleghi, sono dolente di dovermi dichiarare insoddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretaria-

rio di Stato. Io non mi dissimulo le difficoltà che deriverebbero nell'impiego dei prigionieri, sia per la loro guardia, sia per l'alloggio, se si volesse frazionarli in numero eccessivo di squadre nei diversi paesi. Tuttavia l'onorevole sottosegretario di Stato vorrà riconoscere che in casi speciali, anche quando si tratti di demolizione di ruderi appartenenti a privati che richiedano l'opera dei prigionieri, questa si possa concedere ai richiedenti, purchè essi passino a loro, secondo l'articolo 6 della convenzione dell'Aja, la paga giornaliera in vigore per i militari dell'esercito italiano.

Più facile riuscirebbe poi adibire i prigionieri a pubblici lavori eseguiti in economia, con fornitura dei mezzi d'opera di cui certamente lo Stato non difetta.

Mi permetto inoltre di fare osservare all'onorevole sottosegretario di Stato che, se è vero che in molti paesi della Marsica l'opera di sgombro delle aree pubbliche è quasi completata, ad Avezzano e in qualche paese limitrofo purtroppo ciò ancora non è: e adibire i prigionieri allo sgombro, anche delle sole aree pubbliche, affretterebbe il compimento dei lavori.

Infine rivolgo viva preghiera all'onorevole sottosegretario di Stato di voler studiare se sia possibile impiegare una parte dei diecimila prigionieri, che saranno concentrati ad Avezzano, per i lavori di sterro della già iniziata strada Pescasseroli-Bisegna, dato che a metà percorso di essa esiste un vasto caseggiato da utilizzarsi per alloggio dei prigionieri e delle truppe.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Caporali, al ministro dei lavori pubblici, « sulle continue mancanze di coincidenze dei treni ferroviari, che sono causa di enorme danno ai viaggiatori ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Gallenga, al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se, da un deplorabile caso dovuto all'eccessiva pedanteria di un controllore delle ferrovie, non voglia trarre ragione a facilitare i viaggi delle famiglie povere che si rechino a visitare i propri congiunti militari, ricoverati negli ospedali ».

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

VISOCCHI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Il caso al quale allude l'ono-

revole interrogante è forse quello capitato alla moglie di un militare degente nell'ospedale di Brescia, che, provvista di un biglietto di viaggio gratuito, aveva preso posto qui a Roma in un treno direttissimo e fu costretta a discendere per proseguire con un treno diretto.

La viaggiatrice era in perfetta buona fede, poichè sul biglietto ferroviario v'era il visto del maresciallo dei carabinieri, che consentiva l'uso dei treni direttissimi, ma il controllore ferroviario, che elevò la contravvenzione e costrinse la viaggiatrice a discendere, non fece che adempiere alle prescrizioni allora in vigore, le quali vietavano in modo assoluto l'uso dei treni direttissimi a coloro che erano forniti di quei biglietti gratuiti.

Lo scopo di questa disposizione è evidente: vietare l'affollamento dei treni direttissimi con danno delle comunicazioni celeri.

Poichè, peraltro, in talune circostanze, come probabilmente quella indicata nella presente interrogazione, possono concorrere seri motivi, quali ad esempio la gravità delle condizioni dei militari degenti negli ospedali, per consigliare la concessione di più rapidi mezzi di viaggio ai congiunti l'Amministrazione delle ferrovie si è preoccupata di temperare in tali casi il rigore delle disposizioni citate.

Le pratiche avviate in tale senso con l'autorità militare hanno avuto concreta conclusione in una nuova circolare pubblicata sul *Giornale Militare ufficiale* del 19 febbraio scorso, con la quale, mantenendosi la regola che i biglietti gratuiti in questione non valgano per i direttissimi, si ammette tuttavia di derogarvi a favore dei parenti che si rechino a visitare militari in condizioni di eccezionale gravità risultanti da formali dichiarazioni della direzione del rispettivo ospedale. (*Approvazioni*).

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

GALLENGA. Mi dichiaro soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario, secondo la quale si sarebbe ora posto riparo ad un gravissimo inconveniente, il quale (consenta che glie lo dica con tutta franchezza) si era prolungato eccessivamente. Ho qui sott'occhio, onorevole Visocchi, le norme che erano state emanate...

VISOCCHI, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Sono state corrette.

GALLENZA. ... nell'agosto scorso per regolare il viaggio delle famiglie che si recassero a visitare dei militari ammalati.

Non esito a qualificare quelle norme come un capolavoro di fiscalità e di pedanteria, davanti a casi di assoluta pietà; i quali, più che alla mente, avrebbero dovuto parlare al cuore della Direzione generale delle ferrovie e del Ministero dei lavori pubblici.

Si è congegnato un sistema complicatissimo il cui scopo non poteva essere se non quello d'impedire con un ostruzionismo larvato il legittimo adempimento di un desiderio vivissimo di coloro i quali avevano i loro cari gravemente malati in un ospedale militare. Il caso cui io mi riferisco è appunto quello di cui ha parlato il sottosegretario di Stato; ma, onorevole Visocchi, potrei citare molti altri casi nei quali purtroppo, per lo zelo eccessivo di qualche controllore o per la rigida applicazione delle norme che ho ricordate, le famiglie sono arrivate negli ospedali militari troppo tardi per poter rivedere quei loro cari che desideravano riabbracciare per l'ultima volta.

Deploro profondamente che soltanto dopo un clamoroso caso speciale di cui si è occupata la stampa, la Direzione generale delle ferrovie e il Ministero dei lavori pubblici abbiano sentito il dovere di rimediare all'accennato inconveniente.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Caron, al ministro della guerra, « per sapere con quali criteri si vadano proseguendo dalle Commissioni, appositamente istituite, le requisizioni del bestiame bovino, specialmente nei piccoli centri e nei paesi di montagna; quali le ragioni del notevole ritardo nel pagamento ai proprietari del bestiame requisito; se, essendosi sostituito con le carni congelate la quantità di bestiame corrispondente, si siano presi provvedimenti per liberare i proprietari dal vincolo precettuale; se si sia pensato ad ovviare i danni che derivano ai proprietari dal rifiuto del bestiame già precettato e presentato alle Commissioni per la vendita, e dal lungo ritardo nel ritirare quello già precettato e che avrebbe dovuto essere ritirato a seconda delle categorie cui fu assegnato, entro il periodo di uno o due mesi dalla precettazione; se infine si è provveduto ad impedire il soverchio depauperamento di bestiame nelle regioni montane, e dovunque la proprietà è assai divisa ».

Con questa interrogazione è connessa, per analogia d'argomento, l'altra dell'onorevole Pietriboni, ai ministri della guerra e di agricoltura, industria e commercio, « per sapere quali provvedimenti intendano adottare onde siano rimosse le cause del funzionamento illegale e dannoso, negli effetti, all'economia agraria, della Commissione per gli acquisti di carne bovina per il Regio esercito in provincia di Belluno, istituita in esecuzione del decreto luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1053 ».

L'onorevole sottosegretario per la guerra ha facoltà di rispondere.

ELIA, *sottosegretario di Stato per la guerra*. L'incetta dei bovini si va attuando finora sul primo decimo del peso della popolazione bovina, calcolato sui dati del censimento del 1908; ed ogni comune, sia di pianura che di montagna, deve dare, in massima, la propria percentuale conformemente al criterio fondamentale che ispirò il decreto luogotenenziale n. 1053, cioè quello della perequazione dei prelevamenti su tutto il territorio dello Stato. Va soggiunto però che di fatto, durante i mesi invernali, il prelevamento nelle zone di montagna ha subito una stasi a causa dello stato di denutrizione dei bovini di quelle località, in detto periodo.

Non sono pervenute al Ministero nè gravi nè numerose lagnanze per ritardati pagamenti da parte delle direzioni di Commissariato ai proprietari di bovini. Se lo inconveniente talvolta si è verificato ciò deve attribuirsi al ritardo delle Commissioni provinciali nel mandare le contromatrici che dovevano servire di base ai pagamenti, e anche all'affollamento in talune direzioni di Commissariato dei proprietari dei bovini quando in talune di queste direzioni si era trascurato di provvedere i fondi sufficienti per il pagamento. Sono stati presi provvedimenti perchè questi ritardi non abbiano più a verificarsi.

L'uso della carne congelata per tutte le truppe permise di risparmiare durante alcuni mesi quasi completamente il patrimonio zootecnico nazionale. Poichè però la Commissione aveva già ultimato dappertutto le operazioni di marcatura, allo scopo di diminuire il disagio che i mancati prelevamenti potevano aver determinato per molti agricoltori, la Commissione centrale di incetta, fin dal 13 dicembre dell'anno scorso, stabilì che potesse essere concesso lo svincolo a coloro che non avessero fieno per continuare a mantenere il bestiame, ed

anche a coloro che avessero bisogno di vendere per far denaro, o semplicemente che volessero rinnovare la stalla.

Si stabilì inoltre di concedere lo svincolo, indipendentemente dai casi suddetti, quando il possessore del capo marcato si obblighi a sostituirlo con un altro in un ragionevole limite di tempo. Non era possibile liberare, senza restrizione, tutti i bovini già precettati, per la necessità assoluta di avere forti riserve in caso di prelevamento improvviso, o quasi, per poter soddisfare ai bisogni delle truppe, bisogni i quali, per ragioni d'ordine vario, sono soggetti a sensibili variazioni anche in breve periodo di tempo e dei quali non è possibile prevedere l'entità.

È infatti da tener conto che la raccolta del bestiame richiede per la maggior parte delle provincie molti giorni, anche con l'attuale sistema del bestiame già marcato, in modo che, quando si fossero dovute avere le operazioni di marcatura e di prelevamento contemporanee o quasi, i ritardi sarebbero stati maggiori e forse esiziali per le operazioni militari. Difficile riuscirebbe conciliare meglio gl'interessi degli agricoltori con quelli militari.

L'articolo 8 del decreto citato stabilisce che il bestiame marcato deve essere tenuto a disposizione dell'autorità militare sino a nuovo avviso, e dà facoltà a questa di sciogliere dal vincolo i detentori del bestiame, contrassegnato, senza obbligo di compenso, quando non ritenga di acquistarlo. Non spetta quindi alcun indennizzo a coloro che ebbero il bestiame precettato e poi rifiutato per l'acquisto.

La Commissione centrale ha disposto però che i centri di radunata del bestiame per la consegna alle Commissioni siano disposti in modo da non distare più di quindici chilometri dai luoghi di provenienza, e che per le distanze maggiori sia concesso un equo indennizzo chilometrico, anche nel caso in cui il bestiame venga rifiutato.

L'assegnazione del bestiame in tre categorie fu fatta unicamente allo scopo di evitare che fossero portati subito via dalle campagne dei capi che potevano all'agricoltore interessare di tenere, ed anche per evitare che fosse rimandato il prelevamento del bestiame del quale il proprietario avesse tenuto di disfarsi presto.

Tale distinzione non ha mai avuto un carattere imperativo e per parte dell'autorità militare non si sono mai stabiliti per

queste tre categorie limiti di tempo corrispondenti a ciascuna di esse.

L'uso delle carni congelate fu, come già ho detto, una delle cause principali per le quali si è ritardato il ritiro di molto bestiame precettato, ma tal fatto, se ha cagionato inconvenienti, ha pure permesso di risparmiare la popolazione bovina; e di questo bisogna rallegrarsi.

Ad evitare finalmente il depauperamento delle zone dove la proprietà è assai suddivisa, provvedono norme esecutive ed esplicative del decreto già citato, e l'articolo 14 prescrive norme che danno modo di togliere il di più alle grandi che alle piccole aziende, rispettando possibilmente le minime.

Inoltre la Commissione centrale di incetta ammise nelle sue istruzioni alle Commissioni provinciali, fino dal luglio dell'anno scorso, il concetto che a formare il contingente di peso richiesto in ciascuna provincia, si potessero stabilire compensi tra comune e comune; cosicché, nei casi in cui ne sia riconosciuta l'opportunità, può essere imposto nei comuni di montagna anche un contributo minore del decimo, imponendo un corrispettivo contributo maggiore ai comuni del piano dove la proprietà in generale è meno frazionata e dove la terra fornisce maggior campo di risorse che non nella zona montana.

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

CARON. Quando presentai la mia interrogazione ebbi la speranza che essa giungesse alla Camera in condizioni da non dover essere più svolta, per i provvedimenti che speravo sarebbero stati presi e che avrebbero ovviato agli inconvenienti lamentati.

Invece non posso dichiararmi per nulla soddisfatto della risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra, perchè i provvedimenti emanati e oggi qui da lui ricordati, son stati tardivi, e giunsero in condizioni tali, che gli agricoltori ed i proprietari di bestiame non se ne poterono giovare. Permangono tutti gli inconvenienti delle precettazioni avvenute in condizioni sfavorevoli. Con l'obbligo ai proprietari di trattenerne i capi di bestiame senza avere la possibilità nè di venderli, nè di mantenerli, da un lato è derivata, nei nostri paesi di montagna, l'impossibilità di accorrere ai mercati per la mancanza o difficoltà di comunicazioni, e per l'inferire dell'affa epizootica che impedisce il convegno nei

mercati e nelle fiere. Dall'altro lato, è intervenuta nel frattempo la requisizione dei fieni con criteri vessatori, di guisa che coloro che dovevano mantenere i capi di bestiame per presentarli alla precettazione si trovano oggi nella condizione di non poterli più mantenere, perchè mancano del fieno che è stato requisito.

Noi sappiamo con quali criteri si sia proceduto a questa requisizione, che ho definito vessatori, ma che certo sono oltremodo dannosi alla economia della nostra agricoltura, e ciò indipendentemente dal buon volere delle Commissioni che compiono rigidamente il loro dovere.

Intanto continuano i carichi del bestiame precettato e per cui lo svincolo non fu concesso, ed avviene che durante questi carichi il bestiame talora viene rifiutato perchè si dice non bastantemente nutrito; oppure vengono stabiliti prezzi molto inferiori al mercato della giornata. Così il povero agricoltore che sentì il danno di dover tenere il bestiame a disposizione del Ministero della guerra, che lo mantenne a completo suo danno e spese per un termine assai più lungo di quello stabilito, oggi se lo vede deprezzato in modo tale che non ricava neppure il costo del mantenimento durante i mesi dell'inverno.

Debbo inoltre deplorare che non sia intervenuto il Ministero di agricoltura...

Voci. Onorevole Cottafavi, stia attento! (*Commenti*).

CARON. Dico appunto all'onorevole Cottafavi che è deplorabile che il Ministero di agricoltura non sia intervenuto a difesa degli allevatori del bestiame nei paesi di montagna, e ciò è tanto più grave in quanto in altri tempi erano pur stati presi dal Ministero di agricoltura provvedimenti per favorire il miglioramento delle razze bovine. Invece non si pensò che col depauperamento e le selezioni che si vanno esercitando in questi giorni, si colpiva direttamente l'allevamento del bestiame e si ponevano le popolazioni montane in condizioni di perdere il loro gettito principale di entrata.

Prego perciò il ministro della guerra e quello di agricoltura di voler prendere provvedimenti immediati perchè cessi questa vera vessazione a danno delle popolazioni montane e in genere di tutti i piccoli proprietari e perchè intervengano provvedimenti che rendano loro giustizia.

È tempo ormai che a quel ceto di piccoli agricoltori, che pure hanno tanta parte

nella grande impresa nazionale e che vi contribuiscono con sacrifici, col volere, con la vita, sia reso giusto riconoscimento dei loro diritti.

Mi riservo pertanto di convertire in interpellanza l'interrogazione che ho avuto l'onore di rivolgere all'onorevole ministro dalla guerra, della cui risposta debbo dichiararmi assolutamente insoddisfatto. (*Commenti — Approvazioni*).

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

PIETRIBONI. Gli onorevoli Loëro e Bellati ed io abbiamo creduto di dover comprendere in questa interrogazione anche il Ministero d'agricoltura, perchè ci siamo resi conto di quello stato di fatto a cui giustamente accennava nella tornata di ieri l'onorevole ministro della guerra: e cioè che in questo periodo di tempo tali e tanti servizi civili si sono accumulati nel Ministero della guerra che difficilmente questo dicastero può in modo adeguato provvedere ai vari bisogni.

Il ministro di agricoltura non poteva ignorare, per le molte lagnanze che gli pervennero dagli enti pubblici e dalla pubblica stampa, le condizioni di disagio in cui si trovano le popolazioni dei paesi di montagna, in seguito al decreto luogotenenziale 11 luglio 1915, il quale, se ha provvedimenti equi per l'incetta dei bovini nei paesi di pianura, non ha avuto uguali riguardi per le condizioni economiche agrarie dei paesi di montagna.

Debbo a questo proposito associarmi alle considerazioni fatte dall'onorevole Caron, e debbo dire che nella provincia di Belluno è avvenuto qualche cosa di più grave, e che ivi, nonostante la buona volontà dei proprietari, i quali, convocati dal titolare della cattedra ambulante di agricoltura, avevano fra loro organizzata la offerta spontanea degli animali bovini, per modo che fosse accelerato il compito della Commissione, l'opera delle Commissioni militari, meno a conoscenza delle peculiari condizioni del paese, ha aggravato le condizioni fatte dal decreto luogotenenziale.

Ne è avvenuto un grave turbamento in tutte le condizioni del mercato, e nei riguardi del prezzo che era offerto e pagato, e nei riguardi della qualifica e scelta del bestiame, fatta senza rispetto alcuno, in un luogo nel quale la proprietà è frazionata, e nel quale gli agricoltori vivono esclusivamente del poco bestiame e col solo profitto della pastorizia.

Ora di fronte a questa condizione di cose i commissari civili, il rappresentante del Governo nella Commissione, che era lo stesso titolare della cattedra ambulante di agricoltura, ed il rappresentante della Camera di commercio, hanno creduto loro dovere di ritirarsi dalla Commissione, la quale ha funzionato, per un lungo periodo di tempo, in modo illegale, senza l'intervento del veterinario provinciale, e col solo intervento dei membri militari della Commissione stessa.

Io mi dolgo che in questa condizione di cose il Ministero di agricoltura, il quale era edotto del modo di funzionamento di quella Commissione e sapeva come già precedentemente, per l'iniziativa di comandanti di corpo, si fosse effettuata un'incetta di bestiame senza riguardo alla economia agraria di quei paesi, non sia intervenuto a tutela dei membri civili della Commissione, e più specialmente degli interessi di quegli agricoltori, i quali sono stati gravemente e, per certa parte, anche irreparabilmente abbandonati.

PRESIDENTE. L'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura ha qualche dichiarazione da fare?

COTTAFAVI, *sottosegretario di Stato per l'agricoltura, industria e commercio*. Ha già risposto l'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra. (*Commenti*).

PRESIDENTE. Io mi permetto di fare osservare all'onorevole sottosegretario di Stato per l'agricoltura, senza volere affatto entrare nel merito della questione, nè investigare i precedenti, che in questa maniera si corre rischio di limitare il diritto degli interroganti; i quali possono benissimo chiedere più risposte, sotto aspetti diversi, sullo stesso argomento. Non voglio discutere il procedimento ora adottato, ma non mi pare giusto che un solo sottosegretario di Stato risponda, quando un argomento può essere considerato da più punti di vista. (*Approvazioni — Commenti*).

CIRIANI. È una lezione!

CELESIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Non è una lezione, onorevole Ciriani. Non ne abbiamo bisogno da lei; ma le accettiamo quando vengono dal Presidente della Camera!

PRESIDENTE. Non ho diritto, nè intesi di dar lezioni, ma soltanto di fare una raccomandazione; osservando che il diritto degli interroganti dovrebbe essere, secondo l'interpretazione che do al regolamento, in tutte le sue parti rispettato. (*Approvazioni*).

CELESIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CELESIA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Credo mio dovere dichiarare che alle osservazioni dell'onorevole Presidente della Camera il Governo si inchina sempre reverente. Faccio però osservare che, per una disposizione, diciamo così, d'ordine interno, tra noi si era convenuto che alle singole interrogazioni rispondesse un solo sottosegretario di Stato anche a nome degli altri; e ciò era stato fatto, almeno nelle intenzioni, non per menomare i diritti degli interroganti, ma soltanto per la brevità della discussione, e per evitare che, come talvolta involontariamente potrebbe accadere, la diversa tonalità delle risposte, sovente non concordate, potesse dare l'impressione di un disaccordo che nella sostanza non esisteva.

Del resto dichiaro all'onorevole Presidente della Camera che della sua osservazione mi farò eco presso chi del caso. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. La ringrazio.

È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

Votazione di ballottaggio per la nomina di un Vice-presidente della Camera.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: *Votazione di ballottaggio tra i deputati Arlotta e Morelli-Gualtierotti per la nomina di un Vice-presidente della Camera.*

Si faccia la chiama.

BIGNAMI, *segretario*, fa la chiama.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione per la nomina di un Vice-presidente della Camera ed invito gli onorevoli scrutatori a riunirsi per procedere allo spoglio delle schede.

Presentazione di una relazione.

PRESIDENTE. Invito l'onorevole Agnelli a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

AGNELLI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione sulla proposta di legge: *Modificazioni alla legge sull'istruzione superiore*. (205)

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORA.

Seguito della discussione sul disegno di legge:

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione sullo stato di previsione della spesa pel Ministero dei lavori pubblici per il 1915-16.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevoli colleghi, le condizioni in cui si trova il Paese, ripercuotendosi sull'andamento dei lavori parlamentari, hanno condotto anche quest'anno a discutere il bilancio dei lavori pubblici quando per nove decimi è già trascorso ed esaurito; sicchè può dirsi più un bilancio consuntivo che un bilancio preventivo.

Perciò, più che dirvi come intendo impiegarli, debbo dirvi come ho amministrato i fondi, che per l'esercizio 1915-16 sono stati posti a disposizione del Ministero dei lavori pubblici. Lo farò brevemente, così come rapidamente si è svolta la presente discussione, avendo gli onorevoli colleghi, che hanno parlato prima di me, compreso che sarà utile parlare più a lungo sul bilancio dell'esercizio 1916-17 del quale presto verrà la discussione.

E, anzitutto, devo dichiarare che, malgrado le difficoltà eccezionali derivanti dalla guerra europea e dalla nostra, il Ministero ha cercato di non interrompere il corso dei lavori pubblici, sia che essi fossero richiesti da urgenze tecniche, sia che dovessero soddisfare legittime attese delle popolazioni o secondare lo sviluppo ulteriore dell'economia nazionale.

Se in taluni casi qualche ritardo si è lamentato o qualche rallentamento si è dovuto subire nello sviluppo dei lavori, ciò è derivato non da insufficienza dell'Amministrazione, nè da mancanza di fondi, ma dalle sopravvenute condizioni di fatto che tutti conoscono e per le quali taluni materiali difficilmente si potevano ottenere o si ottenevano a prezzi non convenienti, e taluni lavori necessitava condurre in un periodo di tempo più lungo del previsto per non accrescerne sproporzionatamente la spesa: per altri invece si aveva scarsità di mano d'opera, ovvero si incontravano ostacoli e resistenze da parte delle imprese

preoccupate dal rincaro di qualche materiale importante e indispensabile.

Malgrado tutto ciò, alla fine dello scorso mese di febbraio si aveva in corso, per conto diretto del Ministero dei lavori pubblici, un'ingente massa di opere per un importo di oltre 100 milioni, ed anche per conto dell'azienda delle ferrovie i lavori patrimoniali procedevano e procedono regolarmente nei limiti consentiti dal bilancio, salvo le difficoltà di cui ho già parlato.

Non si sono neppure rallentati i lavori di nuove costruzioni ferroviarie, a proposito dei quali si è anzi provveduto in guisa che durante il 1915 e nei primi due mesi dell'anno corrente, si sono ultimati ed aperti all'esercizio cento chilometri di nuove linee e tronchi di linee costruiti direttamente dallo Stato, e sono stati compiuti ed aperti all'esercizio ben 16 linee fra quelle concesse all'industria privata, per una complessiva lunghezza di oltre 320 chilometri nelle diverse regioni d'Italia.

Per le altre linee, in corso di costruzione, procedono normalmente i lavori. E si sono stanziati (il Governo ne ebbe cura particolare) i fondi sufficienti per nuovi appalti e per condurre in economia opere urgenti, soprattutto le linee ferroviarie che furono deliberate per legge, e che quindi lo Stato costruisce direttamente.

E, poichè parlo di costruzioni ferroviarie, lasciatemi soggiungere, con qualche soddisfazione, che si sono iniziate tutte le linee del Veneto, eccetto la Ostiglia-Treviso, procedendo così alacramente, che taluna potrà essere utilizzata e riuscire utilissima all'esercizio anche nella campagna attuale. Come è stato utilissimo il canale di Grado, costruito sotto la direzione del Magistrato alle acque, e come lo sarà in breve un tratto di canale Po-Brondolo della linea navigabile Venezia-Milano.

Certo il turbamento e le ripercussioni economiche derivanti dalla guerra hanno creato difficoltà e contrasti per la esecuzione dei lavori pubblici. E vi è forse giunta l'eco, onorevoli colleghi, delle proteste e delle domande degli imprenditori a causa dell'aumento di prezzo di taluni materiali, come vi sarà giunta la eco delle rigorose norme adottate dal Governo per assicurare la prosecuzione dei lavori e dei servizi pubblici.

Il Ministero dei lavori pubblici, che fu fatto specialmente segno a queste proteste e domande, ha tenuto fermo nella difesa degli interessi dello Stato; ma ha pure,

man mano che si è presentata l'opportunità, adottato provvedimenti amministrativi e legislativi che con questi interessi dello Stato e colla giustizia fossero conciliabili.

Credo che nell'esame di questo difficile problema del prezzo dei lavori nel momento attuale, gli stessi imprenditori di opere pubbliche si siano infine persuasi che non si poteva seguire altra via da parte del Governo. Il quale sarà tanto più pronto a riconoscere i loro diritti quanto più essi si mostreranno disposti, come hanno fatto finora nella massima parte dei casi, ad assolvere i loro doveri ed i loro obblighi contrattuali.

Sebbene nessuno degli oratori vi abbia richiamato specialmente l'attenzione della Camera, non posso tacere del movimento ferroviario, che in questo periodo costituisce una parte essenzialissima nella vita militare ed economica del Paese.

È superfluo ricordarvi, onorevoli colleghi, come il servizio ferroviario abbia superato felicemente la grande prova della mobilitazione; ma, ciò che non tutti sanno o non tutti credono, si è che dai giorni dell'apertura delle ostilità fino ad oggi la intensità dei trasporti ferroviari non è punto diminuita, anzi è piuttosto aumentata, sia nei riguardi del movimento per gli approvvigionamenti dell'esercito, sia in quello dei trasporti privati.

Io non posso e non debbo entrare in dettagli, ma vi dirò qualche cifra riassuntiva degli introiti, che sono il migliore indice della entità dei trasporti. Questi introiti, malgrado le notevoli riduzioni date per i trasporti militari, e malgrado le riduzioni di tariffa finora concesse per il trasporto da alcuni porti del Tirreno al versante adriatico, nei primi otto mesi dell'esercizio 1915-16 sono cresciuti in misura progressiva, cosicchè alla fine di febbraio si aveva un introito complessivo di circa 75 milioni superiore a quello degli otto mesi corrispondenti dell'esercizio precedente.

Ma più significativa è il confronto tra questi otto mesi e quelli corrispondenti dell'esercizio 1913-14, che è stato quello in cui si è raggiunto il massimo prodotto prima d'ora: il paragone di questi otto mesi ci offre 50 milioni di maggiori introiti ferroviari. Nell'insieme i redditi ferroviari arriveranno nell'esercizio in corso alla somma di 700 milioni, cifra non mai raggiunta. Purtroppo queste cifre, che sono confortanti come indice del movimento economico e ferroviario non lo sono altrettanto nei riguardi

finanziari, e non rallegrano certo l'illustre collega, ministro del tesoro, giacchè, per l'aumento di prezzo dei carboni, il bilancio ferroviario si dovrà chiudere quest'anno con un grosso *deficit*. Esse però dimostrano come, specialmente per le merci, il movimento si è sviluppato in modo da raggiungere una intensità mai verificatasi prima, sebbene sia svolto in circostanze e condizioni molto difficili, sia perchè, allo scopo di risparmiare carbone, bisognò ridurre il numero dei treni viaggiatori, sia perchè un numero notevolissimo di carri è impegnato nei trasporti militari, sia perchè è estremamente difficile aumentare le scorte di veicoli, poichè, come tutti sanno, le officine nazionali pochi ne possono fabbricare e si tratta di materiale, che in nessuna parte d'Europa, e dirò, del mondo può essere attualmente acquistato in quantità sufficiente.

In questo stato di cose più che mai necessitava conservare e migliorare le condizioni delle linee e degli impianti e perciò si sono dovuti condurre innanzi colla massima alacrità possibile i lavori in conto patrimoniale. Così negli otto mesi trascorsi dell'esercizio 1915-16 si sono spesi circa 50 milioni per rinnovamenti e raddoppiamenti di binari, per ampliamenti di stazioni grandi e piccole, per impianti di blocco e per altri miglioramenti e risarcimenti allo scopo di tenere saldo l'organismo tecnico delle linee dello Stato.

Consentite, onorevoli colleghi, che io non chiuda questa parte relativa al movimento ferroviario, senza aggiungere una nota, che mi pare simpatica. Le officine ferroviarie dello Stato, oltre il lavoro ordinario cui devono provvedere, non sono anche le ultime a fornire di proiettili l'artiglieria. E i loro prodotti, che aumentano sempre, sono stati riconosciuti ottimi, così per la qualità del materiale, come per la costruzione.

L'argomento delle ferrovie richiama naturalmente alla memoria, come conseguenza inevitabile, la questione dei carboni fossili, intorno alla quale esporrò alcuni dati per porla nei suoi aspetti veri, e solo in quanto riguarda il movimento ferroviario sia delle linee di Stato, che di quelle esercitate dall'industria privata.

In cifra grossa, l'Italia importa ogni anno dieci milioni di tonnellate di carbon fossile, nella massima parte dall'Inghilterra, poco dall'America, meno ancora dalla Germania, dalla quale non occorre dirvi che è cessata interamente l'importazione allo scoppio della nostra guerra.

Di questi dieci milioni le Ferrovie dello Stato importano per uso proprio circa due milioni di tonnellate all'anno. Nell'estate del 1914, allo scoppio della conflagrazione europea, quando si manifestò un improvviso ristagno nei trasporti marittimi e nell'importazione dei carboni, il Governo autorizzò l'Amministrazione delle Ferrovie ad acquistare ed importare direttamente carbone anche per le industrie private, e si fecero allora importantissimi acquisti. Ma il mercato migliorò così rapidamente e sensibilmente che gli industriali poco o nulla domandavano più alle Ferrovie, le quali, dopo aver accresciuti i loro depositi e colmate le loro scorte, diminuirono gli acquisti di carboni fossili che non trovavano più posto, e che in nessun caso, è bene avvertirlo subito, avrebbero potuto sopperire interamente ai bisogni delle industrie private.

Lo scopo che si proponeva allora il Governo, e che anche in seguito ha perseguito, non era quello, a cui certo non poteva l'Amministrazione ferroviaria pensare, di monopolizzare il commercio del carbone, ma solo il fine più modesto di cederne una parte ad altre Amministrazioni governative, ai servizi pubblici più urgenti, alle industrie più povere specie nei casi di straordinaria ed indilazionabile urgenza, e di cederla ad un prezzo tale che potesse servire di misura e di freno a quello cui andava incontro il commercio libero per l'aumento dei noli.

Le Ferrovie infatti riescono a stento, fra navi requisite e noleggiate, a procurarsi il tonnello indispensabile alle loro provviste, mentre a trasportare dall'Inghilterra e dall'America tutto il carbone necessario alle nostre industrie non basterebbe l'intera flotta mercantile italiana se anche fosse impiegata, il che è assurdo, unicamente a questo scopo e non dovesse trasportare nessun altro dei prodotti e delle materie che sono indispensabili alla vita del paese.

Però, dato l'enorme aumento dei prezzi e gli assillanti bisogni dei mesi invernali, l'Amministrazione ferroviaria, che dapprima faceva delle modeste concessioni ai servizi pubblici e alle industrie private, ha dovuto man mano aumentare le assegnazioni, talchè in questi ultimi mesi è giunta a concedere le quaranta, le cinquanta e persino le sessanta mila tonnellate di carbon fossile al mese.

Se queste cifre non sono grandi in confronto del bisogno e del consumo generale,

il quale, come ho detto, è forse quindici o venti volte maggiore, non di meno importano l'impiego di una quindicina di piroscafi per il trasporto del carbone; e le concessioni fatte hanno certamente giovato a necessità indilazionabili dei pubblici servizi e ad impedire maggiori aumenti dei prezzi, diminuendo le richieste al mercato libero.

Però, malgrado ogni buona volontà, con queste concessioni all'industria privata non si poteva nemmeno pensare di esercitare un vero calmier nei prezzi del carbon fossile; e ciò per due ragioni.

La prima perchè questi prezzi dipendono principalmente, e può dirsi esclusivamente, dall'altezza dei noli; la seconda perchè la quantità ceduta, come ho detto, essendo di gran lunga inferiore al bisogno del paese, non può agire sul mercato libero che in misura assai limitata.

Non di meno i prezzi fatti dall'Amministrazione ferroviaria sono stati sempre notevolmente inferiori a quelli del commercio, come potrei facilmente provare con alcuni esempi; ma mi basta dirvi che, in complesso, dal settembre 1914 a oggi, le ferrovie hanno ceduto ad enti pubblici e all'industria privata circa 300 mila tonnellate di carbone a prezzi notevolmente inferiori, come ho detto, a quello del mercato e negli ultimi mesi di 30 e 40 lire per tonnellata, e per alcune qualità speciali, come il coke metallurgico, persino di 70 e 90 lire per tonnellata.

Della questione dei noli, che involge altre competenze ed altre responsabilità, non spetta a me solo di discutere.

Per quanto riguarda le ferrovie, io dirò solo che esse hanno portato un contributo non disprezzabile alla risoluzione del problema dei trasporti marittimi, servendosi delle navi requisite, noleggiandone molte di nazionali ed estere, equipaggiando ed allestendo un buon numero di piroscafi, come quelli trattenuti nei nostri porti, piroscafi austriaci e germanici, anche per conto di altre amministrazioni dello Stato, non esclusa quella della marina mercantile.

Nelle cessioni che le ferrovie dello Stato hanno fatto del loro carbon fossile, io ho fatto dare la precedenza alle ferrovie secondarie e alle tramvie, sia per l'importanza di questi servizi pubblici, che sono oramai indispensabili al Paese, sia perchè tali industrie non possono rivalersi sui consumatori, a differenza di molte altre che appunto ai consumatori fanno scontare anche il maggior costo del carbon fossile.

Perciò, con recenti provvedimenti, fu disposto che 5,000 tonnellate mensili, a un prezzo eccezionalmente ridotto, fossero cedute alle Società più bisognose, alle quali si è pure concesso di ridurre il numero dei treni e di aumentare in media del 10 per cento le tariffe dei viaggiatori e delle merci, allo scopo di aiutarle a trarsi dalle difficoltà in cui, per l'aumentato prezzo dei carboni, tutte queste aziende si trovano.

Se altro si potrà fare, e come le circostanze permetteranno, per assicurare questo importantissimo ramo dei pubblici servizi, io ne sarò ben lieto.

Più volte è stato suggerito al Governo di servirsi, per diminuire il consumo del carbone, anche delle ligniti nazionali.

Io debbo assicurare la Camera che il Governo non ha trascurato questo problema; ma allo stato in cui si trovano le nostre miniere, per l'esercizio, per il sistema di sfruttamento che se ne fa, esse non possono portare che un limitatissimo contributo ai bisogni dell'azienda ferroviaria. Sforzandosi di utilizzarle come meglio possibile, secondo il Governo ha più volte raccomandato, le ferrovie di Stato non possono trarre profitto che di circa 100 mila tonnellate all'anno; mentre, come ho detto, il consumo del carbon fossile è di tanto maggiore.

È forse possibile utilizzarle maggiormente facendone un uso speciale, mescolandole ad altri materiali, in modo da formare conglomerati con polvere di carbon fossile e di altre materie adatte: ed in questo senso le ferrovie di Stato, spronate dal Governo, e seguendo anche le mie ripetute raccomandazioni, hanno avviato degli studi che pare conducano a buoni risultati, e che potranno permettere un più largo sfruttamento di questa produzione nazionale.

Nondimeno non è certo un coefficiente da trascurarsi, per quanto, come ho detto, non sia decisivo; e tanto meno è da trascurarsi quello dello sviluppo dell'energia elettrica che è data dalle nostre acque e che anche parecchi oratori in questa discussione hanno raccomandato alle speciali cure del Governo. Anche qui per brevità non ricorderò i provvedimenti adottati in via d'urgenza dal Governo e che hanno, caso piuttosto raro, incontrato l'approvazione così del pubblico, come della stampa e dei colleghi che hanno parlato nella presente discussione. Questi provvedimenti d'urgenza per il maggiore sviluppo delle energie idroelettriche sono applicabili solo agli impianti attuali, per l'ampliamento e il collegamento di essi;

non di meno sono tali che in un solo anno le nostre industrie, profittandone come mi auguro e consiglio anzi che facciano, potranno sviluppare ancora circa duecentomila cavalli di maggiore forza elettrica, dei quali 100 mila di forza continua, ed almeno altrettanti di energia integratrice nei tempi di magra: il che, con un calcolo modesto, può corrispondere a un milione di tonnellate all'anno di carbone, e cioè, sempre tenendosi nei limiti di un calcolo modesto, una economia di circa 150 milioni di lire, sottratti all'estero. Ma, come la Camera sa, occorrono in questo campo riforme più larghe e durevoli. Seguendo l'impulso del bisogno e le raccomandazioni che sono venute da ogni parte del paese, approfittando degli studi che aveva già predisposto, il Governo ha dato l'indirizzo per queste riforme, sia per ciò che si riferisce alle procedure, sia per ciò che si riferisce alle espropriazioni per pubblica utilità, e ha affidato l'incarico di preparare rapidamente una riforma della vigente legge sulle derivazioni delle acque pubbliche ad una Commissione, di cui fanno parte non soltanto funzionari dello Stato fra i più competenti, ma anche tecnici privati di capacità assolutamente riconosciuta, ed esperti industriali.

Io spero che al più presto la Commissione presenterà le sue conclusioni e sarà possibile portare innanzi al Parlamento le riforme che sono così vivamente attese.

Lo sviluppo della forza idraulica potrà anche consentire allo Stato di dare presto un maggiore impulso alla elettrificazione delle linee ferroviarie, specialmente per quelle di traffico intenso e che attraversano l'Appennino.

Le linee italiane elettrificate costituiscono già un nucleo dei più potenti che siano in Europa e forse anche nel mondo, e fortunatamente le condizioni del paese sono tali che la elettrificazione delle nostre ferrovie può avere uno sviluppo incomparabilmente maggiore.

Ora che dopo un lavoro costante, dopo una pratica di quasi un decennio, dopo ripetuti studi ed esperimenti l'Amministrazione ferroviaria è riuscita a dare alla trazione elettrica un carattere assoluto di regolarità, di praticità e di sicurezza, occorre porsi risolutamente su questa via della elettrificazione delle nostre linee. È già pronto, e non da ora, un programma per l'elettrificazione di un primo gruppo di linee per oltre un migliaio di chilometri, elettrificazione che potrebbe essere effettuata in un quinquennio.

Di questo argomento si sta occupando anche la Commissione parlamentare incaricata degli studi sul funzionamento dell'Amministrazione ferroviaria, ed io confido che in questo campo i concetti della Commissione, di cui credo sia relatore il nostro egregio collega Ancona che è pure relatore del bilancio dei lavori pubblici, siano conformi a quelli del Governo, nel senso di sviluppare l'elettrificazione; il che sarà possibile anche col concorso dell'industria privata, la quale può aiutare grandemente l'Amministrazione governativa.

Molti colleghi, sempre avendo di mira lo sviluppo commerciale ed economico del paese, si sono occupati dei lavori portuali e fra essi specialmente gli onorevoli Sighieri, Cavagnari, Nuvoloni, Amicarelli, Pais, Altobelli e Grabau.

L'onorevole Sighieri ha lamentato anzi che questi lavori siano stati da ultimo lasciati in abbandono; ma quest'affermazione, mi permetta l'onorevole Sighieri, è assolutamente inesatta. Posso invece assicurare l'onorevole Sighieri che i lavori portuali non sono stati mai abbandonati: dal luglio 1914 a questa parte se ne sono appaltati per circa 30 milioni e si prosegue normalmente nella loro attuazione. Credo che nella materia dei lavori portuali occorra seguire metodicamente il programma tracciato dalla legge fondamentale Gianturco, chiedendo nuovi fondi quando sieno esauriti quelli che ancora rimangono; e, intanto che si sviluppano i lavori di costruzione e d'ampliamento dei porti, provvedere all'arredamento di essi ed al loro collegamento con le linee ferroviarie. Questa è la parte forse più urgente fra i bisogni delle opere portuali.

A proposito di opere marittime, l'onorevole Altobelli ha raccomandato i lavori del porto di Napoli. Il movimento di questo porto è veramente confortante: nel 1915 esso ha avuto un movimento, per quanto riguarda le merci, del 54 per cento superiore a quello del 1913 e del 67 per cento superiore a quello del 1914. Sono però importanti i lavori che vi si stanno eseguendo.

In una visita fatta a quel porto, io, rammento, promisi alcuni lavori che parevano più urgenti: sistemazione della spiaggia della Marinella, banclimento del pontile Vittorio Emanuele, lavori di assicurazione del fondale nei due lati dello stesso pontile, allacciamento del pontile Vittorio Emanuele alla linea ferroviaria.

Tutti questi lavori, onorevole Altobelli,

sono presentemente in corso di esecuzione e si svolgono alacramente — come ella sa — per un importo di parecchi milioni di lire. Occorre intensificare la posa dei binari ed anche il collocamento delle grue mobili.

Con questi lavori io spero, ed ella, onorevole Altobelli, vorrà convenirne, i bisogni urgenti del porto di Napoli saranno soddisfatti.

L'onorevole Cavagnari, secondo il consueto, si è occupato del porto di Genova ed ha persino evocato l'ombra del munifico duca di Galliera, il quale, secondo egli suppone, si sdegnerebbe se tornasse fra noi, vedendo violata la convenzione stipulata fra lui ed il Governo.

Onorevole collega Cavagnari, io credo che se questo miracolo del duca di Galliera potesse avverarsi, l'ombra sua si allieterebbe vedendo che nel porto di Genova si sono spese molte decine di milioni in più di quel che egli abbia donato; così che, fra i lavori di Stato, quelli del consorzio e quelli del duca, siamo già arrivati non ai 22 milioni che mi pare egli avesse dato allora per la costruzione del molo, ma intorno ai 100 milioni. E attualmente i soli lavori del bacino Vittorio Emanuele, utilissimi per l'ulteriore sviluppo del porto di Genova, importano 35 milioni di lire.

L'onorevole Riseti, che pure si è occupato del porto di Genova, ha chiesto di conoscere quando termineranno i detti lavori ed ha insistito perchè siano sollecitati.

A termini del contratto, i lavori per il nuovo bacino Vittorio Emanuele devono terminare nel 1922. Non sono termini lunghi in confronto all'importanza delle opere, che sono le più difficili e costose che esistano nell'ingegneria moderna. I lavori per le dighe dei porti, per le dighe frangiflutti, sono non soltanto difficilissimi ma costosissimi: importano parecchie migliaia di lire al metro lineare, più delle stesse gallerie ferroviarie. Quindi un po' di pazienza per attenderne l'ultimazione, affinché sia condotta con tutte le regole e le cautele dell'arte, credo non sia soverchia.

Il collega Cavagnari si è occupato del Consorzio autonomo del porto di Genova e specialmente del suo funzionamento. Egli ha detto che l'autonomia è così sconfinata che non si esercita nessuna sorveglianza, che non vi è nessun riscontro, che non sono presentati né preventivi, né consuntivi.

CAVAGNARI. È vero!

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Onorevole Cavagnari, questo non è esatto. L'autonomia esiste, ma si svolge nei limiti della legge. Ella sa che c'è la sorveglianza governativa esercitata dal prefetto per ciò che si riferisce alle deliberazioni, e c'è sempre il diritto del ministro dei lavori pubblici di ispezionare il Consorzio quando crede che vi sia fondamento a misure di questo genere.

CAVAGNARI. E i bilanci?

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. I bilanci vengono presentati come le altre deliberazioni e mandati al prefetto.

CAVAGNARI. E il Parlamento che non ne ha notizia?...

CIUFFELLI, *ministro dei lavori pubblici*. Il Parlamento non ha notizia delle aziende autonome se non attraverso il Ministero. Se il Parlamento lo desidera il Ministero potrà chiedere e pubblicare i bilanci, ma ciò non è nello svolgimento ordinario della legge.

L'onorevole Nuvoloni, a proposito di porti ha chiesto che le 500 mila lire, stanziata dalla legge per la costruzione del porto di Porto Maurizio, siano devolute al banchinamento del molo di levante, secondo una deliberazione recentemente presa dal municipio di Porto Maurizio. Non ho difficoltà a dichiarare all'onorevole Nuvoloni che esaminerò la domanda del municipio, perchè la legge consente che si faccia l'inversione dei fondi destinandoli a quelle opere che vengano riconosciute tecnicamente e commercialmente più urgenti. Quando sarà venuta al Ministero la domanda, vi darò corso il più sollecitamente possibile.

L'onorevole Amicarelli, a sua volta, ha raccomandato il porto di Manfredonia. Per questo porto è autorizzata la spesa di oltre un milione e il progetto è approntato.

Certo non è questo il momento più propizio per fare lavori importanti nell'Adriatico; ma quando il progetto sarà stato approvato, e le disponibilità del bilancio me lo permettano, io cercherò di affrettare i lavori.

Finalmente l'onorevole Pala, si è occupato dei porti della Maddalena e di Terranova.

Per quello della Maddalena vi è un progetto già pronto e del quale assicuro l'onorevole Pala disporrò l'esecuzione prossimamente, appena l'autorità militare marittima, che ha voluto esaminarlo, abbia dato la sua approvazione.

Per ciò che si riferisce al porto di Terranova e precisamente al completamento delle banchine, che forma oggetto di una deliberazione di quel comune, posso pure promettere che non ho difficoltà di fare impiegare i residui della somma ancora disponibile per lo scopo desiderato da quel municipio. Darò quindi incarico che sia redatto il progetto di questi lavori. (*Cenni di diniego del deputato Pala*).

L'onorevole Pala non è contento delle mie dichiarazioni; ma non è cosa facile contentarlo!

Egli vuole anche che i piroscafi delle linee di navigazione diretti alla Sardegna approdino al porto di Terranova anziché a Golfo Aranci. E su questo punto ella, onorevole Pala, esprime l'opinione che con qualunque tempo i piroscafi possano approdare al porto di Terranova, o per lo meno all'Isola Bianca.

Io però debbo osservare all'onorevole Pala che è vero che altri piroscafi approdano a questi due scali, ma, secondo l'opinione dei tecnici marinari, non è possibile per linee di navigazione, che hanno bisogno di sicurezza d'orario per coincidenze prestabilite, ordinare che gli approdi avvengano sempre al porto di Terranova o all'Isola Bianca. (*Cenni di diniego del deputato Pala*).

L'onorevole Pala dissente, ed io non ho un'autorità marinaia sufficiente per imporla alla sua. Posso però assicurargli che farò ancora approfondire la questione sulla quale si manifesta il dissenso d'opinioni, perchè le decisioni del Governo sieno illuminate da tutti i dati di fatto, in modo da essere corrispondenti alla utilità pubblica.

Gli onorevoli colleghi Sighieri, Renda, Sandrini, Nuvoloni, Cavagnari ed altri, nei loro ordini del giorno che ho letto ma che ancora non sono stati svolti, hanno raccomandato al Ministero dei lavori pubblici di dare le maggiori cure allo sviluppo della viabilità ordinaria, dalle strade nazionali alle vicinali.

Ora lo sviluppo della viabilità ordinaria, la spinta alla costruzione ed alla sistemazione delle comunicazioni locali, sono stati argomenti della mia assidua e quotidiana cura, ben sapendo che il Paese di questi indispensabili mezzi di comunicazione in troppi luoghi ancora ha grandissimo bisogno, e grandissimo bisogno specialmente hanno le popolazioni agricole.

Anche per l'entità dei fondi che negli ultimi tempi sono stati dedicati allo svi-

luppo della viabilità, io spero che alla mia Amministrazione possa rimanere l'umile vanto di aver fatto notevoli passi sulla via tracciata dai miei illustri predecessori, sviluppando la viabilità ordinaria d'ogni grado.

E spero anche di adempiere al programma, già in parte attuato, con la prossima presentazione del disegno di legge sulle strade vicinali, il quale, facendo tesoro dei molti studi che si sono compiuti in questa materia, è diretto a facilitare la costruzione e la conservazione di queste strade, che sono come le vene capillari indispensabili alla circolazione del sangue economico. (*Approvazioni*).

L'onorevole Renda si è occupato di molti argomenti nel suo pur breve discorso di ieri; e per primo dei laghi artificiali ed in specie dei laghi silani. Per i laghi artificiali ricorderò che sta dinanzi alla Camera un apposito disegno di legge, che mi auguro la Commissione porti presto in discussione. Per ciò che si riferisce specialmente ai laghi silani posso dirgli che ho curato in modo particolare l'istruttoria di questa domanda e spero di poter in breve tempo definire le pratiche della concessione onde assicurare quest'opera grandiosa che deve dare un immenso profitto alla Calabria sia nei riguardi della forza elettrica, sia per le irrigazioni agricole.

L'onorevole Renda si è anche occupato dell'applicazione della legge speciale per la Calabria. Posso assicurare che l'applicazione di questa legge procede normalmente, perchè il Governo, anche nel bilancio futuro, malgrado le economie che si sono imposte a tutte le amministrazioni, ha lasciato integri i fondi stanziati dalla legge speciale per le opere della Calabria, cosicchè io ho potuto farle procedere normalmente; ed ho voluto che procedessero non solo le opere stradali, che sono le più costose e le più facili, ma anche quelle della sistemazione dei bacini montani e delle bonifiche, distribuendo le spese fra questi vari rami di attuazione del piano delle opere pubbliche calabresi.

L'onorevole Renda ha in modo particolare raccomandato la strada di Falerna. Posso assicurare che il progetto è compiuto e spero fra non molto, appena lo permetteranno le disponibilità del bilancio, in questo momento impegnate altrimenti, di poterne disporre l'esecuzione.

L'onorevole Sighieri che ha passato rapidamente in rivista i vari rami del Mini-

stero dei lavori pubblici, dai porti alle bonifiche, ha raccomandato specialmente la bonifica di Bientina per la quale si sono spesi molti milioni. Tale bonifica deve essere proseguita senza indugio. Ma egli, oltre questa assicurazione, vuole anche affidamento che il Governo si interessi in modo speciale della questione delle preselle: questione importantissima per quelle popolazioni, le quali vorrebbero coltivare le terre emerse dalla bonifica.

La questione non è solo di competenza del Ministero dei lavori pubblici, ma anche di quello delle finanze, essendo quelle terre diventate demaniali. Ma siccome la vertenza è tecnico-finanziaria, perchè parmi si voglia costituire un consorzio per la ultimazione della bonifica e l'affitto delle preselle, non ho difficoltà a dichiarare che seconderò nei limiti della legge quel progetto e prenderò accordi col Ministero delle finanze per giungere ad una soluzione soddisfacente.

L'onorevole Sandrini ha raccomandato il funzionamento delle bonifiche, facendo rilevare che le bonifiche, per la scarsità di carbone fossile, soffrono enormemente; e specialmente quelle idrovore, che si servono della forza motrice per elevare le acque e scaricarle.

Egli ha aggiunto che bisognerebbe affrettare la trasformazione di queste bonifiche, esercitate per mezzo di forza termica, in bonifiche esercitate con forza idroelettrica. Posso dire che è stato il Ministero a dare il buon esempio trasformando la bonifica di Ostia e di Maccarese in elettrica. Facciano i consorzi per le proprie bonifiche le pratiche e le proposte, ed il Ministero cercherà di aiutarli nel miglior modo possibile, come ha fatto sinora, col concedere il carbone fossile, prelevandolo dal carbone che le ferrovie assegnano all'industria privata.

L'onorevole Sandrini si è anche occupato di viabilità, ed ha specialmente ricordato un ponte sul Livenza, per il quale era da tempo pendente una questione tra l'Amministrazione delle ferrovie e la Magistratura delle acque. L'onorevole Sandrini ha lamentato che la questione non si risolva, poichè, in conseguenza di essa, non è possibile impiantare il doppio binario sul ponte.

Mi piace dire all'onorevole Sandrini che la vertenza è stata invece definita da me, che credevo poco opportuna e meno utile una simile competizione tra due Ammini-

strazioni dello Stato, le quali hanno di buon grado accettato una soluzione equa.

Ora il progetto è fatto e non si esegue per il momento solo perchè, come ella sa, il traffico militare su quelle linee è tale che i lavori incaglierebbero e renderebbero più difficile il movimento.

Però, in attesa della costruzione del doppio binario, sarà provvisoriamente costruito dalle ferrovie dello Stato un posto di blocco, per modo che la linea diverrà più sicura e più efficiente.

L'onorevole Salomone, occupandosi della legge speciale sulla Basilicata, ha lamentato la frequenza con la quale gli impiegati degli uffici tecnici in Potenza vengono mutati.

Egli ha detto che in meno di due anni sono stati mutati più volte gli ingegneri. Ora debbo dichiarare che l'onorevole Salomone ha completamente ragione nel desiderare che gli impiegati tecnici restino non brevemente nelle stesse residenze.

I trasferimenti che sono ora avvenuti, quantunque io non ne conosca esattamente in questo momento le precise ragioni, furono forse determinati da esigenze speciali di servizio o di famiglia, ma io tengo a dichiarargli che il criterio che deve seguire l'Amministrazione è quello di lasciare gli impiegati negli uffici, in modo che la loro opera possa avere un carattere di continuità e perciò essere più utile.

Egli ha poi accennato ad una vertenza che esiste per alcuni ponti in cemento armato, malamente appaltati e peggio eseguiti.

Ho disposto che si affrettino le indagini tecniche già in corso per risolvere anche questa contestazione.

L'onorevole Grabau si è occupato dello sviluppo dei porti e dai porti marittimi è passato alla navigazione fluviale. Dopo avere raccomandato il porto di Livorno, che attualmente è in un periodo di sviluppo e di grande lavoro, ha raccomandato lo sviluppo della navigazione interna, specialmente nel canale di Navicelli, in tutta la sua lunghezza.

Io debbo dire all'onorevole Grabau che in questi ultimi tempi la legge sulla navigazione interna ha avuto un principio di esecuzione, e che per il canale di Navicelli sono stati stanziati i fondi, sufficienti certo ad assicurarne la navigabilità. Egli però, nel suo discorso di ieri, mi pare abbia accennato ad una classificazione negata

per la prosecuzione del canale di Navicelli.

Ma la procedura per la classificazione di queste linee di navigazione può essere, onorevole Grabau, sempre ripresa; e se vi sono ragioni, come non dubito, che suffragano la sua tesi, gli enti interessati le facciano conoscere al Ministero, ed io sin d'ora prometto di farle riprendere in esame con tutta la considerazione che meritano.

Si è occupato di un oggetto specialissimo l'onorevole Lombardi, nel suo eloquente discorso, che ha mostrato tutto l'affetto che egli nutre verso popolazioni, che si trovano veramente in miserrime condizioni di abitazione. Egli ha sollevato la questione dello spostamento delle abitazioni di Calabria in seguito ai terremoti del 1905 e 1908. Effettivamente vi è una legge che permette o il consolidamento degli abitati o lo spostamento, a seconda che l'uno o l'altro tecnicamente ed economicamente sembri più conveniente. Ma la legge ha avuto una lenta e difficile esecuzione, cosicchè per ciò che riguarda i comuni della Calabria soltanto lo spostamento di San Lorenzo Bellizzi si è potuto di recente decretare.

Le difficoltà dell'applicazione della legge dipendono, come l'onorevole Lombardi ha rilevato, da ragioni sentimentali, perchè è difficile strappare dal luogo natale gli abitanti; dipendono anche da ragioni d'interesse, perchè le case si trovano in vicinanza di terreni dai quali difficilmente gli abitanti si possono allontanare; ma dipendono pure e principalmente da un fatto, cioè dalla difficoltà di ottenere il credito necessario per la ricostruzione delle case.

Lo Stato, come gli onorevoli colleghi sanno, contribuisce col 2.75 per cento per i mutui che gli istituti di credito possono accordare per ricostruire le case nei nuovi luoghi prescelti; ora avviene che coloro che hanno ottenuto l'assicurazione del concorso dello Stato assai raramente ottengono i mutui da cotesti istituti. Perciò l'anno scorso presso il Ministero del tesoro feci pratiche per vedere se la Cassa depositi e prestiti avesse potuto concedere questi mutui facendosi garantire dai comuni. La soluzione ha trovato molte difficoltà, talune delle quali sono gravi. Io confido che non siano insormontabili, e mi propongo di studiare e fare studiare la questione nuovamente per trovare una soluzione che affretti l'attuazione della legge.

Frattanto, per avviarla, prometto all'onorevole Lombardi di sollecitare la compilazione dei piani regolatori, senza i quali non è possibile nemmeno la domanda di mutuo; ed affinché si possa meglio scegliere il partito più conveniente tra il consolidamento e lo spostamento degli abitati, sto facendo pratiche perchè i fondi stanziati in diversi capitoli siano riuniti in uno, per modo che anche per questo riguardo finanziario la legge possa avere meno stentata esecuzione.

L'onorevole Ciriani ha raccomandato la prosecuzione della linea Sacile-Pinzano. La linea è stata intrapresa da poco più di un anno ed i lavori procedono regolarmente. Esaminerò la proposta di nuovi stanziamenti quando saranno necessari.

L'onorevole Sipari ha portato qui la questione dei lavori ancora necessari alle popolazioni desolate dal terremoto del 1915, specialmente nella Marsica. Egli molto benevolmente ha voluto riconoscere quanto l'Amministrazione ha fatto. Il lavoro intrapreso in tutta la zona devastata dal terremoto è stato veramente immane e difficile anche perchè i comuni colpiti erano numerosissimi e talvolta di difficile accesso. L'onorevole Sipari sa che sono stati oltre 300 i comuni nei quali ha dovuto esercitarsi l'opera dello Stato.

Ora, quando si consideri che in meno di un anno, perchè non sono stati più di sette od otto mesi quelli utili ai lavori, si sono fatte undicimila baracche quasi tutte poi rivestite di cemento per renderle abitabili anche nell'inverno, settemila casette antisismiche, e si sono riparate ottomila abitazioni, bisogna riconoscere che il lavoro compiuto ha costituito uno sforzo tecnico e finanziario di cui le popolazioni dovranno riconoscere l'importanza. Sono stati impiegati in quei lavori circa settanta milioni di lire.

L'onorevole Sipari vorrebbe che questo fondo fosse aumentato, ma abbiamo ancora danaro disponibile per condurre innanzi i lavori: se si presenteranno altre necessità, le prenderemo in considerazione, man mano si manifesteranno.

Senza entrare in un minuto esame dei particolari enunciati dall'onorevole Sipari, il quale, per essere stato lungamente sui luoghi, per essersi generosamente interessato delle condizioni di quelle popolazioni, ha una grande esperienza ed è in grado di darci utili suggerimenti, posso assicurare che i problemi che egli ha posto innanzi e le racco-

mandazioni, che egli ha fatto, saranno tenute nel maggior conto.

L'onorevole Sanjust e l'onorevole Pala si sono occupati del servizio di navigazione con la Sardegna e mi hanno raccomandato i voti, che sono già stati esaminati e formano tuttora oggetto di speciali cure da parte del Ministero. Io spero che o migliorando l'orario dei piroscafi, o affrettandone la corsa, o modificando le comunicazioni ferroviarie nell'interno dell'isola, pel tratto Chilivani-Sassari, i loro desideri possano essere soddisfatti. Ma essi devono pur tenere in considerazione il fatto che ci troviamo in un periodo di gravissime difficoltà dalle quali non possiamo interamente prescindere, in modo che taluni inconvenienti sono quasi inevitabili e bisogna rassegnarsi a sopportarli. Fatta questa avvertenza generale, che giova per una quantità degli argomenti che trattiamo nel presente periodo, io assicuro gli onorevoli Sanjust e Pala che l'Amministrazione cercherà di migliorare per quanto è possibile le comunicazioni che ai due egregi colleghi stanno giustamente tanto a cuore.

L'onorevole Vinaj ha raccomandato che si compiano presto gli studi della Commissione Reale per il personale ferroviario, il quale, come più volte la Camera ha udito e come il Governo ha ripetutamente riconosciuto, si è reso veramente benemerito per lo zelo e la sollecitudine con cui ha prestato servizio in questo periodo difficile di intenso movimento.

Effettivamente il lavoro della Commissione Reale è pressochè al suo termine; e il Governo tra qualche mese, quando gli sarà presentato, lo prenderà in attenta considerazione.

Il problema è grave, sia dal lato disciplinare, sia dal lato finanziario e tecnico; e l'onorevole Vinaj e il personale ferroviario non vorranno che il ministro si limiti a dare senz'altro esecuzione alle proposte della Commissione.

Le proposte saranno esaminate dal Governo con quella ponderazione che esige un problema così grave e così vasto.

Finalmente l'onorevole Cavagnari, con la sua scettica bonomia e il suo benevolo umorismo e l'onorevole Albertelli, con aspre censure artistiche e finanziarie, si sono occupati di un argomento che ha finito per diventare doloroso, quello cioè della ricostruzione del palazzo di Montecitorio. È l'argomento della casa nostra.

L'onorevole Cavagnari, si è limitato a domandare quando quest'opera sarà compiuta.

Posso rispondere che l'aula è compiuta, come tutti sanno, e che presto saranno pronte le adiacenze, in modo che, quando la Camera lo desidererà, potrà occupare convenientemente e comodamente i nuovi locali; che gli altri lavori, per compiere il piano prestabilito, esigeranno ancora un paio d'anni... (*Interruzioni*) da quando noi potremo consegnare le aree sulle quali presentemente stiamo, e sulle quali non si potrà lavorare se non quando saranno sgombrate dalle nostre onorevoli persone. (*Commenti*).

L'onorevole Cavagnari ha domandato anche quando sarà finito il monumento a Vittorio Emanuele.

Secondo le informazioni che ho avute dai miei uffici tecnici, quel monumento dovrebbe essere finito verso il 1921 o 1922; ma non bisogna far molto conto su queste date, perchè si tratta di lavori eminentemente artistici, nei quali bisogna procedere lentamente. Perchè, onorevoli colleghi, mi pare che in fatto di edifici monumentali ed artistici le nostre impazienze non siano sempre giustificate: la storia dell'architettura ci insegna come altri edifici artistici siano sorti in una lunga serie di anni, con tutte le cautele e le regole che l'arte esige.

Per esempio, si è detto tanto della durata dei lavori del palazzo di Giustizia; eppure quel palazzo è stato eseguito in meno di un trentennio, ed è stato un miracolo di rapidità costruttiva, data la sua mole.

Tornando al palazzo di Montecitorio, l'onorevole Albertelli ha constatato anzitutto che le opere, comprese le espropriazioni, giungono già ad una spesa di 20 milioni.

Ora, perchè la Camera non si sorprenda in avvenire, debbo dire qualche cosa di più, e cioè, che secondo i calcoli fatti dagli uffici tecnici, quando sarà tutto finito (compreso naturalmente il costo delle aree e delle espropriazioni, le quali ammontano già ad una cifra notevole, perchè abbiamo fatto delle strade e quasi una piazza in un punto centrale di Roma in cui le aree costano molte centinaia di lire al metro quadrato) s'andrà vicino ai 29 od ai 30 milioni, calcolando anche l'arredamento.

Le critiche che ha mosse l'onorevole Albertelli, come quelle che sono state fatte di recente da altri colleghi hanno, secondo

me, il torto di venire troppo tardi. Bisognava fare la questione man mano che si chiedeva l'autorizzazione di fondi. Quando un'opera è arrivata a questo punto, inevitabilmente bisogna finirla.

Il dovere del Governo è di non andare avanti alla cieca ed esigere che si conosca quanto occorra spendere per compiere la intera opera. Ora questo dovere io l'ho assolto completamente, perchè ho voluto che si eseguissero i progetti esecutivi delle opere che ancora restano da fare. E al disegno di legge che ieri ho presentato per convertire in legge un decreto con cui vennero stanziati altri due milioni di fondi per Montecitorio, sono allegate le perizie che dimostrano l'entità e la spesa dei lavori che rimangono da fare.

Senza entrare in altri dettagli, io prego la Camera di voler rimettere questa questione a quando avverrà il dibattito intorno al disegno di legge che ho accennato. Se non che l'onorevole Albertelli ha voluto anticipare giudizi che mi sembrano troppo aspri, così nei riguardi artistici come nei riguardi professionali. Io non vorrei che per Montecitorio e per l'architetto Basile si ripetesse quanto è avvenuto per il palazzo di Giustizia e per l'architetto Calderini.

È occorsa la morte di quel fecondo e geniale artista perchè cessassero le censure affrettate che accompagnarono il sorgere di un monumento che ora tutti i competenti dell'arte riconoscono non indegno di Roma; e ci è voluta la fine di questo artista, morto in onorata povertà, perchè si riconoscesse che egli, oltre che essere un architetto di antico stampo, era un animo retto e buono, ed un integro cittadino. Perciò, io dico, rimettiamo i giudizi almeno a quando l'opera compiuta sarà dinanzi ai nostri occhi.

Io credo così di aver risposto a tutti i colleghi che hanno preso parte a questa discussione. Se involontariamente ho omesso qualche oratore o qualche argomento, riparerò rispondendo agli ordini del giorno o alla discussione dei capitoli.

E non mi resta, onorevoli colleghi, che concludere.

Le cure della amministrazione ordinaria in un periodo come quello da noi attraversato, diventano straordinarie ed esigono rapide, incessanti ed eccezionali misure. Queste però non mi hanno fatto completamente dimenticare gl'impegni presi col Parlamento nella discussione del precedente bilancio circa la definizione di taluni problemi atti-

menti al Ministero dei lavori pubblici e specialmente di quelli relativi alla viabilità ordinaria, che, come ho detto, hanno formato oggetto delle cure mie incessanti, perchè corrispondono ad un grande bisogno del nostro Paese.

Perciò, come la urgenza delle cose e la chiusura del Parlamento imponevano, io, con disposizioni che attendono ora la vostra approvazione, la quale spero non sarà loro negata, ho provveduto alla modificazione e al completamento delle norme relative alle strade di accesso alle stazioni e agli scali portuali; alle correzioni legislative occorrenti a facilitare la concessione di fondi ai comuni isolati che vogliono anticipare la esecuzione delle loro strade; agli stanziamenti ed alle norme necessarie per riparare i danni delle alluvioni e delle frane, che, purtroppo, mai, come negli ultimi anni, hanno devastato le nostre belle regioni rovinando strade, ponti, abitati, e non risparmiando vittime umane.

Ho pure provveduto a completare le disposizioni legislative e i regolamenti per i paesi, colpiti dai terremoti del 1908 e del 1915.

Inoltre si sono condotti a termine gli studi e gli accordi con i ministri competenti per alcuni disegni di legge importanti, che spero di poter presentare prossimamente parte alla Camera e parte al Senato, forse prima che il Parlamento prenda le vacanze pasquali.

Tali progetti si riferiscono alle norme per gli appalti e per la esecuzione delle opere pubbliche, riguardo alle quali si stabiliscono le nuove regole, tante volte insistentemente domandate, onde risolvere le contestazioni tra amministrazione ed imprese.

Su questa parte, importante e delicata, io spero di esser presto d'accordo col mio collega il ministro guardasigilli, come per la parte relativa alle modalità e al metodo delle aste ho definito già gli accordi col ministro del tesoro.

Due disegni sono già preparati per le bonifiche, uno riguardante la graduale concessione ed esecuzione dei lavori, l'altro la costituzione e il funzionamento dei Consorzi.

Finalmente, sciogliendo una vecchia promessa, fatta da me per le linee tramviarie, ho pronto il progetto di legge, che stamane il Consiglio dei ministri ha voluto approvare, con cui si portano le sovvenzioni tramviarie ad un massimo che va sino a

4,500 lire, (*Benissimo!*) in modo che si assicurino la costruzione di nuove linee, dove le ferrovie non si potrebbero eseguire, o costerebbero troppo, e dove le automobili sarebbero insufficienti alle comunicazioni ed ai traffici. Infine, dopo una lunga elaborazione, presenterò il disegno di legge, già promesso, concernente le strade vicinali, che contiene complete disposizioni, le quali stabiliscono il carattere di queste strade, la formazione degli elenchi e il funzionamento dei Consorzi.

Per tal modo, nel campo delle opere pubbliche come in altri della civile operosità, il Governo dimostra che, anche in questo penoso e tragico periodo della storia, il suo pensiero non si distoglie interamente dai giorni che seguiranno quelli della guerra, non si distoglie dai bisogni e dalle opere della pace, la quale noi pure auguriamo non lontana, ma fermamente vogliamo sia degna dell'Italia e della civiltà moderna, tale da assicurare il rispetto l'indipendenza ed tranquillo progresso, dei popoli, grandi o piccoli, che siano. (*Vivissimi applausi — Vivissime approvazioni — Moltissime congratulazioni.*)

Voci. La chiusura! la chiusura!

PRESIDENTE. Essendo chiesta la chiusura, domando se è appoggiata.

(*È appoggiata.*)

Metto a partito la chiusura.

(*È approvata.*)

PRESIDENTE. Essendo stata votata la chiusura, è riservata la parola all'onorevole relatore, ed ai proponenti di ordini del giorno che erano iscritti nella discussione generale; avvertendo che molti di quelli che ieri decaddero mentre non era ancora stata chiusa la discussione generale, si sono iscritti di nuovo, ed hanno ripresentato i loro ordini del giorno, che sono sedici.

Ed ora domando all'onorevole relatore se intende di prendere subito a parlare o se preferisce che siano svolti prima gli ordini del giorno.

ANCONA, *relatore.* Se mi si consente, parlerei dopo lo svolgimento degli ordini del giorno, anche perchè così potrei rispondere a tutti.

PRESIDENTE. Sta bene. Prendano posto, onorevoli colleghi, perchè bisognerà che io veda se gli ordini del giorno sono appoggiati; e poichè sembra che abbiano una tale importanza, che nessuno sappia rinunziarvi, bisognerà osservare un po' le

regole, altrimenti tutto questo diventa un perditempo assoluto.

Il primo degli ordini del giorno ancora da svolgersi è quello degli onorevoli Toscano e Mondello:

« La Camera, ricordando gli impegni formalmente assunti dal Governo per i paesi distrutti dal disastro tellurico del 28 dicembre 1908, lo invita: a rendersi propulsore delle costruzioni di case operaie perchè si possa iniziare il graduale sbaraccamento imposto da ragioni igieniche e sociali; a prorogare i termini per la concessione dei mutui ai proprietari di aree fabbricabili che scadrebbero il 21 luglio 1916; e infine a restituire alla città di Messina gli uffici ferroviari che vigevano prima dell'ultimo terremoto, con la costruzione delle opere ritenute urgenti e indispensabili ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Toscano ha facoltà di svolgerlo; quantunque, anche alla semplice lettura si veda tutto quello che egli ha in animo di dire. (*Si ride*).

TOSCANO. Onorevoli colleghi. Presentai l'ordine del giorno testè letto, anche a nome del collega Mondello, per richiamare nuovamente la benevola attenzione del Governo sui provvedimenti che occorrono per i paesi abbattuti dal disastro del 1908, al fine di provvedere col nuovo bilancio, essendo questo ormai sulla soglia delle cose condannate a un deciso fatale destino. Ed ho ritenuto mio dovere di interessare particolarmente il ministro dei lavori pubblici anche per dargli indicazioni precise, che possono portare un certo giovamento immediato ai paesi distrutti, in questo breve periodo di tempo che corre tra il marzo e il luglio. C'è una legge, che l'onorevole ministro conosce meglio di me, che dà diritto ai proprietari espropriati, ai proprietari che dispongono di aree fabbricabili, agli istituti di beneficenza e alle amministrazioni pubbliche, di usufruire della concessione dei mutui pei quali è stato istituito un consorzio bancario. I termini per la presentazione delle domande corredate da documenti verrebbero a scadere il 21 luglio del 1916.

Ma i proprietari, le pubbliche amministrazioni e gli istituti privati, non si trovano in condizioni tali da poter presentare

con successo le loro domande di mutuo. Le esigenze dei piani regolatori, le questioni di condominio non ancora risolte, gli accertamenti di proprietà non definiti e altre contingenze, dovute all'attuale stato bellico, giustificano i ritardi e la impossibilità della loro diligenza nella presentazione al Consorzio dei loro elaborati. Ond'è che io rivolgo vivissima preghiera all'onorevole ministro, di prorogare i termini, contenuti nell'articolo 264 del testo unico sulle disposizioni legislative emanate in conseguenza del terremoto e approvate con Regio decreto 12 ottobre 1913, n. 1261, che verrebbero a scadere il 21 luglio 1916. Così l'onorevole ministro darebbe ragione ai « desiderata » dei proprietari di suolo fabbricabile e farebbe buon viso alle deliberazioni e ai voti in tal senso espressi dai consessi amministrativi dei paesi distrutti, tranquillizzerebbe legittimi interessi e lascerebbe aperta la via a nobili aspirazioni.

E mi consenta l'onorevole ministro che io abbia fiducia nell'accoglimento della mia richiesta, perchè essa è stata già discussa dalla Commissione Reale all'uopo istituita, e di cui ho l'onore di far parte, che ha preso una deliberazione interna, in base alla quale si stabilisce, che è sufficiente la presentazione della domanda da parte di un mutuatario, perchè egli possa conservare integro il diritto al mutuo. Ma, onorevole ministro, la deliberazione presa dalla Commissione Reale è segreta; e quindi gli interessati non la conoscono e se riuscissero ad averne conoscenza ufficiosa non la crederebbero lo stesso, per quello scetticismo che si è impadronito di popolazioni colpite dalla sventura e che si son viste mal sorrette e peggio considerate. Ecco perchè occorre una disposizione ministeriale da rendersi di pubblica ragione. Disposizione che ella dovrebbe prendere di concerto con l'onorevole suo collega del tesoro, senza di che le mie parole sarebbero buttate al vento. Ciò che la Commissione Reale ha deliberato nel suo seno, offre l'addentellato al Governo per quanto io invoco; ma non può essere sufficiente garanzia nella sua semplicità, e mi spiego.

Seguendo per un momento il criterio della Commissione Reale sorge un'osservazione: come è possibile presentare la domanda, se mancano ai richiedenti i dati indispensabili che la debbono sorreggere? E i dati mancheranno finchè sussisteranno le ragioni dianzi accennate!

Ecco perchè, onorevole ministro, non basta che il Consorzio sia compiacente a ricevere le sole domande, ed io debbo insistere per invocare da lei e dal ministro Carcano la proroga dei termini dell' articolo 264 surricordato, per garantire la ricostruzione delle case con i mutui di favore.

Trovandomi a parlare dei mutui, è bene che io sottoponga alla benevolenza della Camera il problema delle case costruite e da costruirsi nelle zone colpite dal terremoto. E mi intratterrò, in particolare, della città di Messina, che mi è vanto di rappresentare in questa Camera.

Chi costruisce, o meglio, chi costruiva? — perchè i cantieri oggison quasi tutti chiusi per l' enorme sovrapprezzo dei materiali. I privati in numero ridotto, lo Stato e l'Unione Messinese.

I privati hanno costruito case civili e hanno stabilito dei fitti per borse privilegiate. Lo Stato costruisce — e molto lentamente — edifici per le sue Amministrazioni soltanto. L'Unione Messinese costruisce un po' per tutte le classi sociali. Infatti, essa ha, nell'attivo del suo bilancio, gruppi di case per impiegati, gruppi di case civili, gruppi di case economiche, ed ora ha iniziato la costruzione delle case operaie in punti periferici o opposti al centro urbano.

Ma queste costruzioni, per una città di centocinquantamila anime, sono numericamente una irrisione. E allora, la permanenza di trentamila famiglie nelle baracche minaccia di eternarsi, se il Governo non corre ai giusti ripari.

Rimedio sicuro — a mio modesto avviso — è quello di incoraggiare, finanziare l'Unione Messinese, eccitandola all'attuazione di un programma che valga a continuare lo sbaraccamento iniziato, sostituendolo con case operaie a mite prezzo. Case operaie delle quali molte potrebbero benissimo sorgere a monte della zona industriale, armonizzando così tutto un quartiere popoloso nella sua costituzione organica e produttiva.

Perchè ciò avvenga occorre che il ministro del tesoro, e io mi affido al patriottismo dell'onorevole Carcano, venga in aiuto con mezzi efficaci e risolutivi.

Allora vedrà l'illustre relatore di questo bilancio, ch'egli è stato tratto in inganno, e non è il solo, quando gli han fatto credere che i superstiti del disastro acclimatatisi nelle baracche non vogliono più uscire per evitare il pagamento dei fitti di case, o che non vogliono spostarsi per una ragione sentimentale, come ha detto poco fa,

e con garbo, l'onorevole Ciuffelli. È tutto il contrario, onorevole Ancona, dalle baracche che costituiscono — in gran parte — un attentato alla educazione, alla decenza e alla salute pubblica, si vorrebbe fuggire, il guaio è che non si trova dove andare a ripararsi stabilmente e con sicurezza per la salute dei propri cari.

Ci sono gl'innamorati delle baracche, è anche vero, e a lei, al ministro rendo in questo giustizia, ma non sono le baracche comuni che innamorano, sono gli *chalets* costruiti, forse per spezzare la monotomia dei miserabili baraccamenti, dove alloggiano con giocondità taluni funzionari dello Stato, che andati a Messina dopo otto anni dal disastro, anzichè cercare per abitazione una casa, implorano dall'Unione Messinese e dall'autorità politica gli *chalets* dei loro predecessori. (*Commenti*).

Non indugio su questi argomenti, perchè il tempo è breve e la via lunga ne sospinge; m' intratterrò invece per qualche minuto sulle cose ferroviarie di Messina, che sono degne non solo di essere discusse, ma di essere prese in esame da chi presiede il Dicastero dei lavori pubblici. E più che sperare io ho fede che nello studio del nuovo prossimo bilancio il patrimonio ferroviario di Messina sarà considerato al suo giusto valore. Telegraficamente dirò: La stazione centrale di Messina ha la sua indiscutibile importanza, perchè è il principale punto di comunicazione tra il continente e il mare. L'oriente europeo riversa merci e viaggiatori su quella rete stradale. E l'importanza di essa non occorre illustrarla, perchè è riconosciuta dall'Amministrazione ferroviaria che ha studiato i progetti relativi all'ampliamento di essa, alla istituzione di una succursale e della stazione-porto, se non che gli studi ed i progetti rimangono sulla carta, o tutto al più vanno a finire negli archivi polverosi dell'ex Villa Patrizi. Non si può diversamente spiegare l'abbandono in cui da otto anni si trovano quei locali. Senza tettoie, senza sale di aspetto, senza blocchi per gli scambi; ambienti stretti, umidi, indecenti, impossibili, che offendono l'occhio dell'osservatore e il decoro del nostro paese.

Nel 1903 fu fatto il progetto per ingrandire la stazione centrale, e dorme; nel 1912 fu fatto il progetto per la succursale e stanzziata la somma per lire 135,000, e dorme; nel 1913 fu fatto il progetto per la stazione-porto, e dorme. E quando finirà questo sonno? il giorno del giudizio universale? Lo dica lei, nella risposta che si compia-

cerà di darmi, onorevole ministro dei lavori pubblici!

Intanto io le porto in quest'Aula il grido di protesta delle popolazioni interessate, a cui un giorno giunse la minaccia di vedersi dichiarata ingombra la stazione, per mancato sfogo dei carri merci. Ingombra potrà essere dichiarata domani, e finché non si eseguiranno le opere opportune, opere che occorrono anche per il servizio della navigazione sullo stretto. Nell'attualità i *ferry-boats* fanno le manovre con una sola invasatura. L'altra è rimasta nelle condizioni in cui la ridusse lo sconvolgimento tellurico, e la terza è in *mente dei*.

Il servizio di navigazione nello stretto dev'essere arricchito di piroscafi e di invasature; a meno che non si vogliano stabilire altre linee di navigazione, come per esempio una « Messina-Marsiglia » e in tal caso, sopportando gli oneri dei trasbordi, si potrebbe inoltrare la merce in Francia, sfoltando gli ingombri della stazione e alleggerendo il servizio dei *ferry-boats*. Continuandosi però nell'attuale sistema, sono indispensabili altri due piroscafi e tre invasature per i porti di Messina e di Villa San Giovanni. Il movimento ha un crescendo degno di rilievo, siamo già a 38 corse teoriche, e occorre provvedere sollecitamente, in un modo o in un altro, perchè le corse aumenteranno vertiginosamente.

L'onorevole ministro, di certo, è informato che l'ufficio di navigazione ha dovuto provvedere di già all'ottavo equipaggio dei *ferry-boats* per improrogabili ragioni di servizio. E in quanto al personale necessario, perchè non sorga dubbio nella mente dell'onorevole Ciuffelli, posso aggiungere, che in quello stesso di ruolo trovansi i muniti di patente per comandare i suddetti piroscafi. Non occorre quindi che una disposizione ministeriale, sulle tracce del decreto luogotenenziale che autorizza i *Padroni* a comandare da secondi capitani i bastimenti nel Mediterraneo.

Altro gravissimo inconveniente abbiamo in quella stazione-porto: il passaggio a livello, che, con la continua manovra dei treni, spezza la vita a qualsiasi movimento e a qualsiasi comunicazione tra la città e la sua zona falcata. E nella zona falcata vi sono servizi marittimi, industriali, commerciali, ricchi cantieri di lavoro; vi sono, o signori, un bacino di carenaggio in funzione, due comandi militari, un istituto scientifico e vi sono centinaia di abitazioni per famiglie rispettabilissime. Or-

bene, le imprecazioni d'ogni giorno per l'arresto dello svolgimento degli affari e del transito ai pedoni e ai carriaggi sono in rapporto al danno reale.

Ho chiesto, invocato, implorato varie volte la costruzione del cavalcavia alla « Pagliarella » per ovviare a tanto disagio. Un giorno il cuore mi si aprì alla speranza: « il progetto è pronto e le somme saranno stanziare immediatamente »; così io avevo appreso e creduto, da povero neofita, in questo *mare magnum* di diffidenza e di sospetti. Ma nulla veniva alla luce del sole, e allora mi decisi a presentare sull'oggetto una interrogazione al ministro dei lavori pubblici, chiedendo la risposta scritta.

Consenta la Camera ch'io legga la interrogazione e la risposta avuta, perchè si formi un esatto concetto della incresciosa questione:

« Il sottoscritto interroga l'onorevole ministro dei lavori pubblici, per sapere quali ragioni si oppongono perchè venga eseguita la costruzione del cavalcavia al passaggio a livello della stazione-porto di Messina — dato che il progetto è pronto e i relativi fondi stanziati — mentre il ritardo della sistemazione definitiva della stazione-porto reca gravissimo danno al movimento militare e civile di Messina con la sua zona falcata ».

La risposta del ministro fu questa:

« È vero che per la riconosciuta opportunità di sopprimere il passaggio a livello di Piazza d'Armi a Messina (Porto), gli uffici locali del Compartimento ferroviario di Palermo avevano progettato la costruzione di un cavalcavia, coordinata al nuovo piano regolatore di ampliamento e di sistemazione della stazione di Messina (Centrale).

« Ma poichè tale soluzione richiedeva una spesa molto rilevante, gli stessi uffici si proposero di studiare un provvedimento semplice ed economico, che, peraltro, non è stato ancora concretato in regolare progetto, ecc. ecc. ».

Come la Camera vede, essendo l'ottimo vero nemico del bene, Messina non vedrà eseguito nè l'uno, nè l'altro progetto. Ora è possibile che tutto ciò sussista, quando qui e fuori di qui si è diffusa la mendace leggenda che Messina ha avuto molto, anzi tutto?

Messina, lo sappiamo gli onorevoli colleghi, è ancora all'inizio della sua rinascita. È una città che aveva opere e ricchezze per dozzine di miliardi e non può restituirsi a vita primiera e degna con un

centinaio di milioni: lo intendano i facili critici!

Uguale richiamo io debbo fare per la mancata costruzione della succursale a Santa Cecilia, dopo che progetto e somme erano stati approvati.

La « Succursale » sorgerebbe al punto di biforcazione e nei pressi della piccola e grande velocità, col fronte sulla zona industriale; ogni ritardo si ritiene fatale allo sviluppo e all'avviamento dei nostri traffici.

Provveda, onorevole ministro, perchè, a quanto pare, il bilancio non risentirebbe alcuna conseguenza, e previsioni, e autorizzazioni, e stanziamenti sono da molto tempo prestabiliti. E allora? Mi risponderà lei.

In quanto alla restituzione degli uffici del Controllo e per la Sezione Lanzi io domando il mantenimento di un impegno d'onore assunto in questa Camera da tutti i Governi, fu detto: Nulla sarà distratto, a Messina ogni cosa tornerà al suo posto.

Ma il Controllo prodotti è uno di quegli uffici che dopo otto anni non è ancora tornato. Ma ella, voglio crederlo, avrà il merito di farlo tornare presto e bene. A questo punto un chiarimento, per avvalorare le mie modeste ragioni al riguardo.

Il Controllo prodotti fu conservato a Messina dalle Amministrazioni ferroviarie private e poscia da quella statale, ed era collocato in un palazzo particolare con la spesa di un fitto annuo di dodicimila lire.

L'Amministrazione ferroviaria odierna pensò di costruire uno stabile proprio e allestì il progetto sin dal 1911. Il Comune mise a sua disposizione il terreno; ma non se ne fece nulla.

Ebbene, venga quando vuole lo stabile di proprietà statale; per ora restituiamo il Controllo in un palazzo privato e impediamo che esso resti spezzato tra Torino e Firenze, a mille chilometri dalla Sicilia, ove giunge tardiva e noiosa la voce dei reclami, che poi camminano come la vettura di Negri.

Il trasferimento del Controllo è legato alla sorte delle abitazioni per i ferrovieri: — sembra voglia rispondermi l'onorevole ministro.

Vengo anche a questo argomento.

L'Amministrazione ferroviaria in una sua deliberazione, 7 novembre 1912, ha previsto la spesa di lire 472,000 per acquistare aree fabbricabili pei ventotto edifici ad uso degli impiegati del Controllo di Messina. I progetti sono stati già elaborati per lire 1,326,000. Approvato il fabbisogno si pos-

sono dare gli appalti e incominciare le erogazioni delle somme col 1° luglio 1916, ripartendo la spesa in diversi esercizi.

L'onorevole ministro potrebbe sull'oggetto farmi qualche osservazione d'indole finanziaria; mi permetterò di prevenirlo sottomettendogli una lecita risorsa. La somma occorrente per le case dei ferrovieri possiamo arrotondarla a due milioni e nulla si oppone per prelevarla dal capitolo Fondo pensioni e sussidi previsto per 57 milioni e più. Il suddetto fondo è indicato per acquisto e costruzione di case economiche per i ferrovieri in base all'articolo 1 della legge 14 luglio 1907, n. 553. Non le sembra, onorevole ministro, una buona idea quella che presento alla di lei considerazione?

Tutti apprezziamo il valore inestimabile di questa azienda autonoma che fa da calmiera alle pretese dei proprietari di stabili e riesce a liquidare annualmente un milione e mezzo circa di fitti, tra le generali soddisfazioni. Dunque, qualunque incertezza ministeriale in proposito, può essere fugata.

Dirò brevemente della Sezione lavori. Essa è divisa in due parti. Quella minima per importanza e per estensione chilometrica funziona a Messina, l'altra è distaccata a Palermo. Il servizio vi fa le spese. E potrei dimostrarlo, accennando a gravi inconvenienti verificatisi specie in materia di pronto soccorso per infortuni ferroviari. Mi limito invece a fare una modesta questione di diritto patrimoniale. Messina aveva una Sezione lavori con una giurisdizione fondata su calcoli tecnici ed economici inoppugnabili, ed ella, onorevole ministro, dovrà debellare lo sconcio e unificare il servizio in omaggio ai suoi ottimi precedenti. Così facendo avrà una responsabilità di meno sulle imprevedibili conseguenze dello stato odierno in cui si dibatte la Sezione lavori.

Una sola parola per le officine ferroviarie, e sono alla conclusione.

Una riforma tecnica intesa a specializzare le officine dei centri più importanti assegnò a Messina il reparto per le riparazioni dei veicoli. La riforma sottraeva alla mia città il reparto per la riparazione delle macchine; in omaggio a tale riforma, una produzione sempre elogiata, che costituiva pietra di paragone con grande orgoglio dei valorosi operai messinesi, è venuta a mancare.

Orbene, il nuovo reparto per le riparazioni dei veicoli ancora non è stato com-

pletato, e sembra non si voglia arredare di macchinario nuovo e moderno, che in parte.

Quegli operai e quelle officine meritano tutt'altro trattamento. Ed eccomi a rivolgere viva preghiera all'onorevole ministro affinché si piaccia mandare alla fonderia il materiale antiquato che, pare si vorrebbe appiccicare accanto a quello moderno celere, e perchè voglia ordinare la intensificazione dei lavori di assestamento definitivo delle nuove officine.

E ho finito, onorevoli colleghi, di intrattenervi su cosa che era mio dovere sottomettere alla Camera, per tutte le eventuali responsabilità; ma sarei un ingrato se in quest'aula sacra ai fecondi dibattiti e agli equi riconoscimenti delle opere buone compiute, non testimoniassi la riconoscenza del popolo siciliano al ministro Ciuffelli, che volle e seppe affrontare e risolvere il problema delle ferrovie secondarie.

Con pari ardimento e fortuna affronti e risolva, onorevole ministro, i problemi che testè ebbi l'onore di indicarle, e avrà meglio meritato di quell'Isola piena di sole e di patriottismo, che anela di vedere Messina restituita nelle sue opere pubbliche e private a quella rinomanza che gode nel campo del lavoro e del sacrificio. (*Vive approvazioni. — Molte congratulazioni.*)

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

« La Camera confida che il Governo provveda perchè l'attesa proroga del termine per le domande dei mutui nei paesi danneggiati dal terremoto del 28 dicembre 1908 non venga frustrata da inutili, ingiuste ed esagerate tolleranze che impediscono le demolizioni delle case inutilizzabili ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato.*)

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

ALBANESE. Per la prima parte ho poco da dire, perchè gli argomenti sono stati bene dibattuti dagli onorevoli Toscano e Lombardi, ed anche perchè riguarda più direttamente la competenza del ministro del tesoro. Però mi sono permesso, nell'interesse bene inteso delle popolazioni, alle quali si concederà certamente la proroga, di chiedere che, concedendola si presidi questo nuovo beneficio delle garanzie ne-

cessarie, perchè il beneficio sia efficace e rispondente al fine.

Sono passati otto anni dal terremoto, ed ora si sente la necessità di prorogare il termine dei mutui.

Questo significa che per otto anni non si è potuto fare quello che si sarebbe dovuto, e ciò perchè le autorità che si sono rivolte al Ministero hanno indicato tutte le ragioni meno la più vera, e che se la avessero sinceramente comunicata, avrebbe deposto forse della pigrizia e della trascuranza di molti. Non si è pensato a far procedere alle demolizioni, e senza la demolizione delle case, non è possibile chiedere mutui e ricostruirle coi benefici che la legge concede. Si esegua perciò nei comuni che hanno ottenuto ciò che dispone l'articolo 58 del testo unico ed invigili il Ministero.

Chiedo quindi al Governo che accordando la proroga, la accordi con quelle garanzie che valgano perchè, durante la proroga, si sappia godere di quei vantaggi e di quei benefici che lo Stato aveva accordato con la legge del 1909.

Il Governo agisca presso le autorità, le quali troppo facilmente concedono ai proprietari di non demolire le case inutilizzabili, secondando un sentimentalismo non rispondente agli interessi vitali di quelle regioni. Questo attaccamento alla casa inservibile è un fenomeno che va combattuto ora che si chiede la proroga.

Bisogna evitare lo spettacolo triste di vedere ancora paesi nello stato in cui erano all'indomani del 28 dicembre 1908. Lo Stato continui il suo aiuto, ma esiga che risorgano per davvero tutti i paesi come impone la civiltà, la decenza e il bene inteso interesse degli stessi abitatori di quelle regioni. L'articolo 3 del testo unico accorda pieni poteri al Governo di provvedere con decreti per ciò che è eccezionale anche nell'interesse della proprietà, dell'industria e del commercio e che non è preveduto dalle leggi in vigore. Confido perciò, e mi auguro che il Governo consentirà, che la proroga attesa si accordi e nel contempo si provveda perchè la proroga stessa raggiunga seriamente i suoi fini.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno degli onorevoli Piccirilli e Veroni:

« La Camera invita il Governo a considerare se, al preciso fine di accelerare il compimento della bonifica pontina, non sia il caso di disporre subito la esecuzione parziale, in conformità dei recenti voti del

Consorzio idraulico di bonifica e dei desideri legittimi di tutti gli altri interessati ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

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

PICCIRILLI. Non potrei in più sobrio modo dare svolgimento all'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare alla Camera, in nome anche del collega Veroni, che si è occupato con tanto amore della bonifica pontina, nelle discussioni dei precedenti bilanci dei lavori pubblici, non pretrei, dico, farlo in più sobrio modo che esprimendo le più vive azioni di grazie all'onorevole ministro Ciuffelli, per averci già testè preannunziato quel provvedimento, che forma appunto oggetto del nostro ordine del giorno.

Il ministro sa, non solo per la bonifica pontina, ma anche per le bonifiche che interessano le altre regioni della nostra Italia, con quanto antico desiderio la regione romana attenda di vedere finalmente attuata quella bonifica. Perciò egli si è giustamente preoccupato del fatto che, per dare attuazione ai lavori di tali bonifiche, bisogna, innanzi tutto, procurarne il finanziamento idoneo, senza di che è impossibile, o per lo meno molto problematico, vedere attuate le bonifiche stesse.

Ora il finanziamento sarà tanto più facile, quanto più si riuscirà a frazionare la entità delle opere. Per esempio, per la bonifica pontina, che comprende le regolarizzazioni di più corsi di acqua, quali l'Amaseno, l'Ufente, il Sisto, ecc., sarà tanto più facile vederla attuata, quanto più addiverremo alla esecuzione parziale e successiva delle opere stesse.

Quindi, per l'Amaseno, dopochè noi avremo veduto attuata la regolarizzazione di questo importante corso d'acqua, passeremo alla sistemazione degli altri corsi, e intanto quella eseguita ci servirà di norma per far sì che i progetti che verranno presentati e formati per le successive opere rispondano efficacemente ai fini di una bonifica reale e completa.

Concludo, pertanto, rinnovando le più vive grazie all'onorevole ministro per averci già dato affidamento che la proposta contenuta nel nostro ordine del giorno, sarà attuata. (Approvazioni).

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

« La Camera,

in considerazione dello sviluppo della politica dei pubblici lavori, che sempre più s'impone nelle condizioni attuali del nostro Paese, e per evidenti motivi di equità, invita il Governo a provvedere all'aumento degli organici del Genio civile ed al miglioramento delle condizioni del personale, parificandolo alle altre categorie di funzionari dipendenti dal Ministero dei lavori pubblici, conformemente anche ai voti ripetutamente espressi nelle due Camere;

invita il Governo a distribuire equamente i pubblici lavori, tenendo presente le regioni in cui prevale l'economia agraria, specie per quanto s'attiene alla viabilità rurale;

invita il Governo a provvedere di doppio binario la linea Napoli-Foggia e ad ampliare la importante stazione di Benevento, che più non risponde alle aumentate esigenze del traffico e del movimento ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato

(È appoggiato).

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

BASILE. Il bilancio e la discussione, pressochè esauriti, m'impongono di limitarmi a brevi parole.

Per la prima parte dell'ordine del giorno, ricordo all'onorevole ministro due mozioni, che furono presentate, ma su cui non è avvenuta la discussione per parte della Camera.

Una di queste mozioni portava la firma dell'onorevole Drago e di altri colleghi, tra cui io; l'altra era firmata dall'onorevole Gesualdo Libertini e da altri 82 deputati. Con queste due mozioni si domandava una equa ripartizione di lavori per le varie regioni del Regno e per i vari gruppi di lavori.

Effettivamente noi vediamo delle grandi sperequazioni, e io vorrei, per esempio, domandare all'onorevole Ciuffelli, di quei 100 milioni che furono concessi per la disoccupazione invadente, e che ormai sono esauriti, quale distribuzione proporzionalmente per ciascuna regione è stata fatta?

CIUFFELLI, ministro dei lavori pubblici. È stampato nella esposizione finanziaria.

BASILE. Questo stanziamento apparteneva però soprattutto alle regioni meridionali d'Italia, perchè il fenomeno della emigrazione si verifica, sì, anche nell'Alta Italia, ma si tratta di emigrazione temporanea, mentre il fenomeno vero della emigrazione è prevalentemente meridionale. Ora questa distribuzione sproporzionata deve essere evitata, e può essere evitata in un modo solo, col non concedere i lavori secondo le pressioni del momento, ma secondo un criterio prestabilito, criterio che l'onorevole ministro terrà certamente presente nella nuova formazione degli uffici tecnici del Genio civile, per i quali in quelle due mozioni si rilevava che era opportuno creare dei compartimenti, che avessero vagliato le varie proposte e avessero fatto una cernita dei lavori di maggiore necessità, in modo che questi avessero avuto la precedenza.

Voglio augurarmi che il ministro terrà presente questo che è un desiderio di gran parte della Camera, e vorrà concretarlo in una proposta di legge, che sarà certamente approvata dal Parlamento.

Quanto alla seconda parte dell'ordine del giorno io prendo atto della promessa fatta di presentare un apposito progetto di legge. Però, onorevole ministro, se volesse stare a quello che è lo stanziamento fatto adesso nel bilancio, credo che porterebbe dinanzi alla Camera una cosa assai modesta, perchè c'è voluta nientemeno una proposta della Giunta del bilancio per portare lo stanziamento da 400 a 600 mila lire. Questa è una vera derisione: se consideriamo infatti questi vasi capillari, come sono state testè definite dall'onorevole ministro le strade comunali e rurali, dovremo dire che la massima parte di questi vasi capillari, appunto per essere microscopici, non sono stati tenuti presenti dall'onorevole ministro dei lavori pubblici. Io non voglio dire che ella non faccia del suo meglio per immedesimarsi delle condizioni dei piccoli centri, i quali pure contribuiscono all'andamento dello Stato con tutto quello che possono, con una sperequazione a loro danno, nelle imposte che lo Stato da essi riscuote. Voglio però sperare che egli provvederà agli stanziamenti necessari in misura sufficiente.

In quanto alla terza parte, quella relativa alla linea ferroviaria Napoli-Foggia ed all'ampliamento della stazione di Benevento, mi compiaccio che l'onorevole ministro abbia dato inizio alla soluzione di

questo interessantissimo problema. Difatti si è cominciato dalla espropriazione. Ma comprenderà che ciò non è tutto. Si tratta di impostare in bilancio una somma necessaria ed io m'auguro che l'onorevole ministro provvederà a stanziarvi la intera somma necessaria, affinchè presto questo problema possa essere risoluto. (*Benissimo!*)

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

« La Camera, convinta che fin da oggi il Governo deve prefiggersi una politica di lavori, la quale assicuri per dopo la guerra un largo impiego della mano d'opera e affretti lo sviluppo della vita comunale e provinciale conforme ai bisogni agricoli e commerciali che certamente verranno aumentando;

convinta altresì che lo Stato debba essere organo integratore e propulsore dell'attività che a proposito mirano a spiegare i comuni e le provincie più moderni, corrispondente ad una più larga loro sfera di azione nel campo amministrativo e sociale;

invita il Governo: a) a disporre norme che agevolino l'assunzione diretta dei servizi tramviari da parte delle provincie, soprattutto col riconoscere ad esse un largo sussidio in confronto delle società private di speculazione; e ad interpretare più largamente il concetto di provincialità di strade rotabili, in rapporto alle accresciute esigenze della viabilità, semplicizzando le formalità di legge come provvisoriamente ebbe a stabilire il decreto-legge 1º settembre 1914; b) a definire il grave ma ormai maturo problema delle strade vicinali, sia in quanto riguarda l'agevolazione a costituire i Consorzi per la costruzione e per la manutenzione di esse, sia in quanto al finanziamento accogliendo la proposta dell'Associazione dei comuni italiani perchè Istituti di credito - a questo autorizzati - accettino in garanzia dei mutui la delegazione del ruolo tassa utenti con i privilegi fiscali ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

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

MIGLIOLI. Brevi parole, poichè l'ora tarda non consente un lungo svolgimento del mio ordine del giorno. E innanzi tutto devo ringraziare l'onorevole ministro degli affidamenti che ha dato alla

Camera circa la presentazione dei due disegni di legge che io aveva sollecitato, l'uno riguardante più ampi sussidi per le tramvie da costruirsi e da esercirsi dalle provincie, l'altro per risolvere il problema della viabilità tanto per le strade provinciali quanto per quelle vicinali.

Mi compiaccio vivamente che in questo modo l'onorevole ministro abbia riconosciuto la necessità di seguire lo svolgersi delle funzioni degli enti locali verso una maggiore espansione ed autonomia.

La tendenza democratica che mira a riconquistare ai comuni ed alle provincie una più ampia sfera d'azione si è grandemente rafforzata e spiegata in questo periodo di guerra, specialmente dove stanno a capo delle Amministrazioni pubbliche, uomini ispirati da principî moderni di rinnovamento della vita amministrativa e sociale. Per quanto riflette le provincie, nessuno ormai più riconosce loro il compito ristretto fissato dalla legge; ma in particolare si spinge la loro attività a sottrarre all'esercizio ed all'arbitrio dei privati, servizi che sono diretti all'utilità ed all'interesse pubblico, e che in passato costituivano la base di non sempre onesti profitti per la speculazione e per l'impiego di capitali anche stranieri.

Questo orientamento benefico delle provincie all'esercizio diretto dei servizi tramviari non ha mai occupato la Camera ed il Governo. Solo nel 1897, se non erro, un mio correligionario poneva fuggevolmente il problema avanti la considerazione del legislatore; e così è dato a me oggi il piacere di risollevarlo, con la speranza viva che voi, onorevole ministro, ne agevolete la soluzione colle provvidenze che testè avete enunciato.

Già, prima cosa eleviamo la cifra del sussidio chilometrico. L'onorevole Ancona, nella sua dotta relazione, nota come solo per 271 chilometri di tramvie in esercizio e per 218 chilometri di tramvie che si apriranno fra breve, lo Stato abbia destinato sussidi per una somma complessiva di circa ottocentomila lire. Cifra esigua, irrisoria; essa dice che non si è ancora arrivati a concepire che cosa deve essere in Italia il servizio tramviario, in mano delle provincie, nell'interesse superiore dell'economia e del progresso nazionale. Basterebbe vedere un po' di legislazione estera al riguardo di questa questione, per convincersi che si deve nel bilancio assegnare ben maggiore stanziamento, se si vuole dare impulso ad

una vasta riforma dei servizi di comunicazione tramviaria, adottando specialmente la trazione più consigliabile, per ragioni di economia e perchè agevola l'intensificazione dei servizi medesimi, quella elettrica.

Ma, onorevole ministro, io mi accontenterò dei denari che avete promesso; chiedo invece per di più una cosa, che non vi dovrebbe costare molto: un po' di libertà!

Oggi ancora basta che arrivi al Consiglio superiore dei lavori pubblici la proposta di un progetto tramviario, e subito si è spinti a guardarlo con diffidenza, a considerarlo come un concorrente pericoloso delle reti ferroviarie di Stato, a sabotarlo in mille modi, se non interviene la influenza politica ed elettorale a circondarlo di mille premure e raccomandazioni, perchè esca dalle unghie di quella autorità, che si dice consultiva, meno graffiato che sia possibile.

Ebbene: io invoco da voi, onorevole ministro, una riforma al riguardo, che dia snellezza alla procedura di queste pratiche, riduca i poteri esorbitanti di questi organi superiori; che, insomma, consideri di fatto l'autonomia che le provincie intendono di conquistare, almeno per fare le opere che esse pagano e di cui sono responsabili davanti ai contribuenti.

E domando, inoltre, non una preferenza, ma un atto di doverosa giustizia; che cioè sia fatta alle provincie che esercitano direttamente questi servizi un trattamento diverso, anche nell'entità dei sussidi, in confronto delle società private e di speculazione. Queste hanno di mira il loro esclusivo interesse e il servizio pubblico è considerato solo come mezzo di guadagno. Ben diverso è il fine che si prefiggono invece le provincie, che come Parma, Mantova ed anche la mia Cremona, si sono messe sulla direttiva della provincializzazione dei servizi tramviari; epperò l'elevare per esse il sussidio dello Stato non significa aumentare i redditi del capitale degli azionisti, ma vuol dire mettere in condizione l'ente provinciale di affrontare una difficile impresa con più larga speranza di minori o di adeguati sacrifici.

È vero che qui tocco e ledo forse una dottrina cara al Governo, quella della libera concorrenza; ma proprio son questi momenti che dimostrano come davanti a necessità d'interesse pubblico essa sia stata dal Governo medesimo coraggiosamente superata.

Se voi, onorevole ministro, accoglierete queste mie proposte, non dubito che altre provincie, oltre quelle da me ricordate, a guerra finita prenderanno a cuore il problema che ho avuto l'onore di prospettare alla Camera. E sarà il mezzo per una ripresa vigorosa di opere pubbliche anche da parte delle provincie, a favore delle quali vorrei pure che si semplicizzasse stabilmente la procedura per il trapasso delle strade comunali nel ruolo delle provinciali, onde provvedere alla loro trasformazione e manutenzione a carico delle provincie stesse. Il concetto di provincialità delle strade rotabili, qual'è stabilito nella legge vigente, è antiquato ed impossibile; non corrisponde più ai bisogni ed alle esigenze della viabilità, quali sono determinati dal progresso agricolo e commerciale di tutti paesi. Ma io mi accontento di chiedervi che manteniate la procedura portata dal decreto 1º settembre 1914, per effetto della quale parecchie provincie hanno ottenuto il decreto che dichiarava la provincializzazione di strade la cui importanza non era ormai più prevalentemente comunale.

E un'ultima proposta mi è grato di sottoporre al Governo ed alla Camera, proposta che mi consta ebbe ad attrarre l'attenzione pure del Ministero del tesoro e del Ministero di agricoltura, industria e commercio, per la parte di loro competenza. Già: è nel ministro dei lavori pubblici, il quale seppe in difficili momenti reggersi meglio di tutti gli altri suoi colleghi, (e non gli sia discara la parola di lode che viene a lui da questo banco di opposizione alla politica del Governo) è in voi, onorevole Ciuffelli, che io confido per la soluzione omai matura della questione delle strade vicinali.

Nel vostro discorso avete promesso un disegno di legge al riguardo, come vi avevo domandato nel mio ordine giorno. Ma se ho ben compreso esso riguarderà principalmente la costituzione ed il funzionamento dei consorzi per le strade vicinali.

Io non dubito che voi, onorevole ministro, avrete ben vagliato lo schema di decreto-legge, presentatovi dall'Associazione dei comuni italiani, da questa benemerita istituzione, contro la quale è per lo meno prematura la secessione tentata dai socialisti per catalogare i comuni a seconda dei vari indirizzi politici dei singoli partiti.

Orbene: sarebbe necessario accogliere quanto in quello schema, che io per brevità non illustro, è contenuto anche ri-

guardo al finanziamento di questi consorzi per le strade vicinali.

Per l'esecuzione cioè delle opere di sistemazione e ricostruzione e per quelle di riparazione straordinaria delle strade vicinali, la Cassa depositi e prestiti dovrebbe essere autorizzata a concedere mutui sino all'ammontare complessivo di una determinata somma. I mutui dovrebbero essere concessi al 2 per cento con ammortamento non superiore a venti anni, tenendo conto della importanza delle opere e con preferenza per quelle da eseguire nelle località ove sia maggiormente accertata la disoccupazione operaia.

Le quote dei mutui a carico dei consorzi dovrebbero essere garantite mediante delegazioni sui contributi degli utenti e quelle eventualmente a carico del bilancio comunale con delegazioni sulla sovrimposta e sul dazio consumo a norma degli articoli 75 e 76 della legge 2 gennaio 1913.

Che se, onorevole ministro, in questo momento la Cassa depositi e prestiti, gravata da maggiori oneri, non potesse essere l'istituto meglio indicato a questo scopo, si potrebbero autorizzare le Casse di risparmio e certi enti economici locali (sia pure nell'ambito delle rispettive regioni, come il Monte dei Paschi di Siena, la Cassa di soccorso di Sicilia, il Banco San Paolo di Torino, ecc.) a concedere dei mutui per i consorzi suddetti, sempre colla delegazione sul ruolo utenti e con i privilegi fiscali.

E così, infine, onorevole ministro, sarà bene aumentare lo stanziamento portato dal bilancio al capitolo 135. Questo capitolo, in base all'articolo 321 della vigente legge sui lavori pubblici è stato aumentato di 200,000 lire; si è cioè elevato lo stanziamento per i sussidi ai consorzi per le strade vicinali da lire 400,000 a lire 600,000.

Oh, certamente! quando, nella relazione dell'onorevole Ancona, dopo le pagine fosche di giusta deplorazione per i denari buttati ignominiosamente in certe imprese di costruzione che non hanno mai fine, come il Palazzo di Giustizia e quello del nuovo Parlamento, si incontrano alcuni timidi raggi, che avvertono il proposito del Governo a voler aiutare opere ben più necessarie ed utili, v'è da sentirsi animati da qualche fiducia... Ma resta però che bisogna con maggior coraggio assegnare nuovi fondi anche per questi capitoli, troppo a lungo obliati.

Ed ho finito, onorevoli colleghi! Il mio

ordine del giorno, che spero l'onorevole ministro accoglierà con benevolenza, premetteva alcune considerazioni sulla politica di lavoro, che deve sviluppare fin d'ora il Governo, per fronteggiare dopo la guerra il pericolo o della disoccupazione o dell'emigrazione, del quale non sono pochi né indifferenti i sintomi.

In altra sede ampiamente mi intratterrò su questo argomento. Intanto rimanga stabilito che già col favorire l'attività moderna dei comuni e delle provincie nei problemi e della viabilità e dei servizi tramvari si inizia una saggia ed efficace politica di lavori. È vero che contemporaneamente si compie anche un altro passo, si riconosce cioè la tendenza, che mira a dare agli organi locali una più sicura e vasta sfera di azione e di autarchia; ma, o signori, ciò è inevitabile!

È la guerra, inavvertitamente, che col corso precipitoso della storia, affretta questa trasformazione dell'organismo sociale, nel senso che la scuola cristiana da me seguita ha con profondo amore studiato e vagheggiato. La guerra, fra molti altri rivolgimenti, matura anche questa riforma.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Cesare Nava, firmato anche dagli onorevoli Crespi, Murialdi, Credaro e Pavia:

« La Camera convinta della necessità economica e politica di assicurare la continuità dell'esercizio delle ferrovie e tramvie a vapore concesse all'industria privata, anche nelle eccezionali e difficili condizioni attuali, confida che il Governo vorrà integrare i provvedimenti già presi e relativi all'approvvigionamento del carbone ed all'aumento delle tariffe, per modo che essi riescano efficaci e sufficienti a raggiungere lo scopo che si propongono ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Cesare Nava ha facoltà di svolgerlo.

NAVA CESARE. Sarò brevissimo, molto più che l'onorevole ministro, si può dire, ha già risposto all'ordine del giorno che io assieme ai colleghi ho avuto l'onore di presentare alla Camera.

La questione delle ferrovie secondarie è ormai conosciuta e la sua gravità è da tutti ammessa, anche dallo stesso onorevole mi-

nistro dei lavori pubblici, che ha già provveduto ad aiutare l'industria stessa, sia concedendo la riduzione dei treni anche al di sotto di quelli che fossero gli impegni contrattuali che le società private di trasporto avevano verso comuni e provincie, sia permettendo di aumentare le tariffe, sia concedendo il carbone di Stato ad un prezzo inferiore a quello concesso ad altre industrie private.

È certo che l'industria dei trasporti privati, come ha detto l'onorevole ministro nel suo discorso, non può come le altre industrie, commisurare il prezzo di consumo a quelli che sono gli elementi di costo dell'industria stessa, perchè nell'industria ferroviaria vi sono dei limiti di tariffa che non si possono oltrepassare se non rendendo inutili le ferrovie.

Occorrono adunque, nelle gravi circostanze attuali, degli efficaci aiuti, onde rendere possibile l'esercizio delle ferrovie secondarie e delle tramvie.

Nel nostro ordine del giorno noi, riconoscendo appunto gli aiuti che il Governo ha concesso a questa industria, domandiamo che vengano integrati.

Riguardo alla riduzione dei treni, credo che di più non si possa fare, perchè già i treni sono ridotti al minimo, e se s'andasse al di là di questo minimo, il servizio forse diverrebbe insufficiente per i bisogni delle regioni servite.

Riguardo all'aumento delle tariffe, l'onorevole ministro, al quale giorni fa abbiamo espresso i voti delle società e degli enti che si interessano della questione, ci ha detto che per il momento non si sente di fare altre proposte di aumento di tariffe; però ha aggiunto che il 10 per cento di aumento concesso, non si deve ritenere da applicarsi a tutte le voci di tariffa, ma come una media degli aumenti che le singole società, con approvazione del Ministero, possono portare alle singole voci di tariffe.

Questa è una cosa molto importante, perchè le singole società, a seconda dei bisogni del servizio che fanno, potranno aumentare certe voci di tariffa e altre no, in modo che ne risulti quell'aumento del 10 per cento medio consentito.

Riguardo al carbone, il Governo ha già concesso alle società 5 mila tonnellate al mese ad un prezzo che è inferiore del 15 per cento a quello concesso dallo Stato alle altre industrie private; il che vuol dire un prezzo inferiore di 40 o 50 lire a quello

comune del mercato; ciò che costituisce un aiuto molto importante.

Ma c'è la questione della quantità concessa all'industria privata. Il fabbisogno delle ferrovie d'interesse locale, secondo i dati che sono risultati appunto anche adesso nella distribuzione di queste 5,000 tonnellate, si aggirerebbero dalle 15,000 alle 20,000 tonnellate al mese. Ora ci sono ferrovie le quali possono fare senza di tale aiuto, ma è certo che la quantità di 5,000 tonnellate è assolutamente inferiore al minimo fabbisogno e all'aiuto che si deve dare a quelle società, le quali senza questo aiuto dovrebbero assolutamente fallire. Noi purtroppo abbiamo avuto l'esempio doloroso di alcune ferrovie le quali hanno dovuto cessare l'esercizio. Bisognerebbe quindi che questa quantità fosse aumentata almeno fino al doppio; fino cioè a circa 10,000 tonnellate. So che il ministro ha esplicito una azione volenterosa, e se non ha potuto per adesso concedere di più è perchè le circostanze già accennate dal ministro per quanto riguarda le difficoltà di rifornimento del carbone, non gli hanno permesso di farlo. Però vorrei che egli avesse a ripetere qui le promesse che ha fatto a noi, che cioè farà di tutto perchè questa quantità sia aumentata, sicchè il fabbisogno delle ferrovie secondarie possa essere assicurato.

Detto questo non ho che a ringraziare l'onorevole ministro per quanto ha fatto e per quello che ha dichiarato di voler fare. Attendo i fatti, che certamente corrisponderanno alle sue promesse. (*Bene! Bravo!*)

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

« La Camera, convinta che la esistenza di un solo binario per un tratto di 24 chilometri sulla linea ferroviaria del Ceniso impedisce la intensificazione del traffico su quella che costituisce la più diretta nostra comunicazione colla Francia e coll'Inghilterra, e si prevede che diverrà ogni giorno più insufficiente a corrispondere alle esigenze dei più intensi nostri rapporti commerciali colle nazioni alleate, — invita il Governo ad affrettare gli studi e le decisioni per dare alla medesima la efficienza necessaria ad una grande linea internazionale ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(*È appoggiato.*)

Essendo appoggiato l'onorevole Bouvier ha facoltà di svolgerlo.

BOUVIER. Consenta l'onorevole ministro, consenta la Camera che io la trattenga per brevi minuti sopra un importante problema che è di alto interesse nazionale e del quale già si occuparono distinti tecnici, autorevoli associazioni, numerose pubblicazioni, uomini politici eminenti e, con particolare competenza, anche in quest'aula un nostro illustre collega che ora fa parte del Governo, l'onorevole Daneo; cioè sulle condizioni della linea ferroviaria del Ceniso e sulla necessità di provvedere a che sia posta in grado di corrispondere alle esigenze di una grande linea internazionale ed alle prevedibili necessità degli scambi che di fronte alle nostre direttive politiche si renderanno sempre più intensi con le due nazioni alleate.

Questa linea divinata dal genio di Cavour, che costituisce la nostra più diretta e più breve comunicazione con la Francia e coll'Inghilterra, doveva essere costruita interamente a doppio binario, ma per ragioni tecniche e di economia fu attuata per la quasi totalità ad un solo binario, tranne che per la percorrenza del grande tunnel del Frejus; però fin dal 1864 si imponeva alla Società concessionaria di costruire il doppio binario da Torino a Bardonecchia appena avesse raggiunto un introito di lire 35,000 per chilometro.

Malgrado le deviazioni del traffico apportate dall'apertura delle linee del Gotardo e del Sempione, da molti anni la linea del Ceniso ha superato d'assai tale cifra, onde ne derivarono gravi congestioni per lo sfollamento particolarmente delle merci che non trovano uno sfogo sufficiente.

Avvenuto il riscatto delle ferrovie e riconosciuta la necessità di attuare il doppio binario sulle grandi linee per le cresciute esigenze dell'economia nazionale, quali la succursale dei Giovi e le direttissime Firenze-Roma-Napoli, si rese anche più evidente il dovere di dare una conveniente sistemazione alla linea del Ceniso.

A ciò si è parzialmente provveduto con la costruzione del doppio binario da Torino a Bussoleno e da Salbertrand a Bardonecchia, e con la elettrificazione della linea da Bussoleno a Modane.

Ma esiste pur sempre un tratto di 24 chilometri da Bussoleno a Salbertrand che è ad un solo binario, e questo produce uno strozzamento della linea che ne paralizza gravemente il movimento.

In questo tratto ad un solo binario vi è un percorso di circa 10 chilometri tra le

stazioni di Chiomonte e Salbertrand, a percorrere il quale i treni viaggiatori mossi dall'energia elettrica, in ragione di 50 chilometri all'ora, impiegano circa 15 minuti ed i treni merci in discesa, dovendo limitarsi ad una velocità di 25 chilometri all'ora, per non essere muniti di freni Westinghaus, impiegano 25 minuti, cosicchè questo tratto di linea non può essere utilizzato che da un treno in salita ed uno in discesa ogni 40 minuti, coefficiente di utilizzazione che nella pratica diventa sempre di 45 minuti se non di più.

Calcolando due treni, anche soltanto ogni 40 minuti, si ha appena la possibilità di attuare 38 treni nelle 24 ore, mentre compulsando gli orari della linea prima che scoppiasse la guerra, già erano impostate 10 coppie ossia 20 treni per viaggiatori e 19 per le merci, ciò che dimostra come fin d'allora la linea fosse completamente saturata e si dovesse ricorrere ad espedienti e lamentare forti ritardi ed inconvenienti nel farla funzionare.

Avvertasi ancora che in varie stazioni, e particolarmente in quelle di Meana e Chiomonte, nei binari di scambio, non vi è posto che per 25 carri merci, mentre con la trazione elettrica in funzione e col doppio binario, si potrebbero attuare treni merci perfino con 50 carri.

Per provvedere alla totale sistemazione di questa così importante linea internazionale si sono già prospettati dai tecnici vari progetti - quello di raddoppiare il binario seguendo l'attuale tracciato - quello di fare un'altra linea succursale deviando sulla sinistra della Dora - ed infine quello più radicale di addivenire alla costruzione di un tunnel di base.

Non ho la competenza, nè questo è il momento, per discutere quale di questi progetti e per ragioni tecniche e per ragioni finanziarie sia da prescegliere. Intento mio è quello di richiamare l'attenzione del Governo sulla necessità di affrettare gli studi onde potere addivenire quanto più presto sia possibile alla completa sistemazione di questo nostro valico alpino che costituisce una delle più fulgide glorie del genio italiano e che ora più non risponde alle esigenze dei cresciuti nostri scambi.

La Francia ha quattro binari da Parigi a Calais, - ha costruito il doppio binario sul suo versante da Modane a Parigi, praticando anche dei rettilinei per abbreviare il percorso, ed in occasione delle trattative per la Cuneo-Nizza ha sollecitato l'impe-

gno del Governo italiano per completamento del doppio binario sul nostro versante - l'attuarlo è perciò un provvedimento che risponde non soltanto ad una nostra improrogabile necessità, ma altresì all'adempimento di un nostro dovere internazionale.

Illustri parlamentari e tecnici eminenti, da tempo tengono viva in Francia l'agitazione per la definitiva sistemazione di questo nostro valico, e non posso non ricordare in special modo l'opera autorevole e valorosa dell'ex ministro senatore Ferrier e dell'onorevole Berge, presidente il primo e segretario il secondo del gruppo interparlamentare francese per le relazioni ferroviarie tra la Francia e l'Italia, nonché quella del deputato Delèglise che, in un memorabile suo discorso, riscosse l'applauso e l'assenso unanime della Camera francese.

Io confido pertanto che l'onorevole ministro, compreso più che dalle mie modeste parole dall'evidenza dei fatti, dall'urgenza di dare un assetto definitivo a questa linea del Cenisio, vorrà affrettare la elettrificazione anche del tronco Susa-Busoleno-Torino, conseguendo una grande economia di spesa nel combustibile e concretare gli studi occorrenti affinché nell'auspicato giorno in cui con la vittoria delle nostre armi e dei nostri alleati, la pace consentirà agli scambi di riprendere il loro ritmo normale, siano acquisiti tutti i dati e gli elementi per addivenire a quella soluzione che sarà ritenuta la più conveniente, evitando che la impreparazione nostra abbia a frustrare il beneficio di rinsaldate amicizie, di epici ardimenti, di più larghe fonti di vita e di ricchezza per la nazione. (*Approvazioni — Congratulazioni*).

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

« La Camera confida che il Governo risolverà con un'unica legge il complesso problema idraulico allo scopo di utilizzare nella maggiore intensità possibile le acque pubbliche a vantaggio del progresso industriale ed agricolo della Nazione ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

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

GIORDANO. Onorevoli colleghi, nella sua pregevolissima relazione sul bilancio dei lavori pubblici il collega Ancona ha af-

fermato una grande verità, notando che tutti i lavori idraulici (bonifiche, derivazioni di acque per produzione di energia e per irrigazione, arginature, sistemazione di bacini montani e navigazione interna) costituiscono un unico, grande problema idraulico, che va affrontato e risolto con concetti tecnici ed amministrativi unici ed organici.

Egli si è limitato ad enunciare la tesi; sarebbe stato interessante che con l'alta sua competenza l'avesse anche ampiamente svolta. Non per sostituirlo, ma per invitarlo a questo svolgimento, convinto che si tratta di tesi esattamente vera e della maggiore rilevanza per la economia nazionale, farò, ad illustrazione dell'ordine del giorno presentato, alcune brevi considerazioni di indole assolutamente pratica.

Le leggi idrauliche in vigore, emanate quasi tutte quando era molto lontana la mirabile invenzione del nostro Galileo Ferraris, sono ormai insufficienti al bisogno, ed è opinione comune che debbano essere rifeuse e plasmate su più ampie e più precise direttive.

Riconosco molto volentieri che in tale senso in parte provvede il decreto luogotenenziale del 25 gennaio scorso, essendo inteso a dare maggiore sviluppo alle derivazioni, a scioglierle da difficoltà che le inceppavano e a rendere più spedita la procedura.

Una disposizione del decreto luogotenenziale del 25 gennaio è, fra le altre, soprattutto encomiabile, ed è quella che ha restituito la libertà allo Stato di derogare alla norma di priorità per le domande, per causa di prevalenti motivi di interesse pubblico, in qualunque stadio della istruttoria.

Col sistema, fin qui in vigore, di preferire le domande di concessione in ragione della data di presentazione - sistema che una rigorosa giurisprudenza della IV sezione del Consiglio di Stato aveva spinto fino alle ultime sue conseguenze - si venivano in sostanza ad ipotecare le acque pubbliche a beneficio di privati: ad agevolarne l'accaparramento ed a favorire, talvolta ed inconsapevolmente, la più sfrontata speculazione, perchè chi aveva presentata una domanda senza avere i mezzi per mandarla ad effetto, trovava sempre modo di trascinare in lungo la procedura per obbligare il concorrente di data posteriore a subire le forche caudine del ricatto.

Non parlo a caso: potrei citare fatti e

date di atti pubblici: e fra questi la data di un atto notarile, dal quale risulta che per ritirare una domanda di concessione e per far acquistare il diritto di priorità a favore di altra, presentata sei mesi dopo, si è pagata e riscossa la cospicua somma di lire ottocento trenta mila!

Ma il decreto luogotenenziale, per quanto abbia provveduto ad eliminare questo gravissimo sconcio e per quanto contenga altre disposizioni degne di plauso, non si propone di risolvere tutta l'ardua e complessa materia; e poichè l'onorevole ministro ci ha poc'anzi accennato che era addivenuto alla nomina di una Commissione incaricata di studiare la riforma delle derivazioni delle acque pubbliche, mi consenta la Camera che io parli brevissimamente di un fatto concreto e che ragioni su questo fatto, essendo molto più facile, in base ai fatti, dedurre conseguenze logiche e chiare.

Il fatto, cui alludo, si riferisce ad una interessantissima domanda di derivazione che, quale presidente della Deputazione provinciale di Torino, ho presentata nel 1911 e che fin'ora ha trovato ostacolo nella priorità di altre domande, dirette all'accaparramento delle acque: ostacolo che ora speriamo eliminato.

Il caso è tipico, e riproduce quanto avviene in ogni regione montuosa italiana.

Il rapidissimo esame gioverà a dedurre proposte di indole oggettiva e generale.

Fra i molti torrenti che solcano il territorio della provincia di Torino, ve ne ha uno il quale è più rovinoso di tutti gli altri. Lo dice il suo nome: è il torrente Orco. Trae origine da ghiacciai, a circa 3000 metri: corre per valli convergenti, docile nella stagione invernale, impetuossissimo nella stagione estiva; durante lo scioglimento delle nevi, con un corso disordinatissimo minaccia e travolge ponti, strade e proprietà private, seminando nel suo percorso danni e rovine.

Era indispensabile venirvi al riparo: ma occorre parecchi milioni, e l'Amministrazione provinciale di Torino era ben lungi dall'averli a disposizione.

Abbiamo nell'interesse pubblico creduto di poterli ritrarre dallo stesso torrente: e quindi, rinnovate le opposizioni mosse alle altre domande, ci siamo data cura di fare studiare da eminenti tecnici quale fosse la efficienza effettiva della utilizzazione delle acque di tutto il bacino di quel torrente; bacino che è vastissimo perchè misura oltre 60 mila ettari di superficie.

Il risultato di questi studi, i quali riportarono la favorevole ed incondizionata approvazione dei corpi tecnici governativi, è che, mediante sbarramenti di alta valle e costruzione di enormi serbatoi della complessiva capacità di 22 milioni di metri cubi d'acqua, si provvederebbe alla regolarizzazione del corso del torrente, dandogli una erogazione costante e frenandone le ribelli deviazioni; si provvederebbe alla sistemazione del bacino montano ed alla irrigazione agraria, e si otterrebbero da 50 a 70 mila cavalli di forza come produzione di energia. Il problema sarebbe così completamente risoluto.

La spesa: circa 30 milioni, largamente compensabili e ammortizzabili coi relativi interessi, anche se la forza prodotta si vendesse a prezzi mitissimi. Non si renderebbe necessario alcun speciale contributo dello Stato.

Ma per allestire questo progetto (ed è questo che io ricordo specialmente all'onorevole ministro) si è dovuto fare lo sforzo erculeo di chiedere la contemporanea applicazione di cinque leggi: la legge sulle opere pubbliche, la legge sulle derivazioni, la legge sulla sistemazione dei bacini montani, la legge sulle espropriazioni e la legge sul regime forestale: leggi, che non sempre collimano esattamente fra di loro e sono affidate alla direzione ed alla tutela di autorità diverse.

Orbene, onorevole ministro, questo fatto deve provarci che per le grandi opere di derivazione, se si vuole procedere sollecitamente e troncando ogni indugio, si impone la preparazione di un'unica legge organica, la quale risolva l'intero, arduo, importantissimo problema idraulico. E ciò, partendo, a mio avviso, da questi criteri: 1° che le opere di derivazione siano obbligatoriamente coordinate a quelle di regolarizzazione del corso del torrente o del fiume ed a quelle di completa sistemazione del bacino: prescrivendo, dove occorrono, gli sbarramenti e la costruzione di serbatoi; 2° che non si lasci ai privati quella libertà, che ora hanno quasi assoluta, di sfruttare quel tanto di acque pubbliche che loro interessa ed all'altezza per loro più conveniente, ma si imponga loro l'obbligo di sfruttarle nella loro piena efficienza, ordinando che l'esame dei progetti tecnici, che ora si fa per altri scopi, si faccia anche per questo essenzialissimo; 3° che a parità di condizioni si dia la preferenza alle domande di pubbliche Amministrazioni, presentando queste gene-

ralmente miglior garanzia di tutela del pubblico interesse.

Io penso che la nuova legge dovrà fare in modo che nessuna quantità di energia, la quale tecnicamente ed economicamente possa farsi sprigionare dalle nostre montagne, debba rimanere inattiva. Tutta, assolutamente tutta, deve essere rivolta al maggior incremento delle nostre industrie e della nostra agricoltura. Così richiedono i più vitali e i più grandi interessi nostri. Lo stato di guerra ha svelato alla coscienza nazionale in tutta la loro grandiosità problemi, ai quali, per l'addietro, non si diede sufficiente importanza; e fra questi il problema idraulico è forse il maggiore.

Voi, onorevole ministro, che avete dato e che date tante prove di intelletto ed amore per i supremi interessi nazionali, date il vostro nome ad una legge che si ispiri a questi principi: acquisterete nuove benemerienze verso il Paese. (*Approvazioni*).

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

« La Camera, convinta della necessità urgente di completare l'impianto del secondo binario nella linea ferroviaria Firenze-Arezzo-Roma invita il Governo ad assumere sollecitamente gli opportuni provvedimenti ».

L'onorevole Rellini non è presente, s'intende quindi che lo abbia ritirato.

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Cannavina:

« La Camera, confida che il Governo voglia estendere ai comuni isolati delle provincie meridionali della Sicilia e della Sardegna le disposizioni già adottate al riguardo per la Basilicata e la Calabria ».

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

(È appoggiato).

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

CANNAVINA. Sarò, come al solito, brevissimo. Non ho rinunciato a svolgere il mio ordine del giorno unicamente per richiamare l'attenzione del Governo sopra un problema solo, ma grave, della nostra viabilità, quale è quello di dare al più presto ai comuni isolati una strada che li metta in comunicazione con i centri di civiltà e di progresso. D'altra parte non pare che possa preoccupare la circostanza che il presente bilancio sia pressochè esaurito, in quanto che,

per solito, gli ordini del giorno che si svolgono in ogni discussione di bilancio, mirano, principalmente, ad agitare questioni che non debbono avere una immediata risoluzione: si tratta in generale di direttive alle quali, se accettate, si provvede nei bilanci successivi.

Ora, pei comuni isolati del Mezzogiorno e delle isole, potrebbe sembrare essersi provveduto con la legge del 1906, che si chiama comunemente del Mezzogiorno. Se non che quella legge al titolo 5º, che contiene le disposizioni per la viabilità, ha tre articoli, gli articoli 53, 54 e 55, i quali, per quanto inseriti nella legge così detta del Mezzogiorno, viceversa riguardano tutti i comuni isolati del Regno. Così quelle disposizioni che dal titolo della legge potrebbero sembrare dettate esclusivamente per favorire i comuni del Mezzogiorno non allacciati all'esistente rete stradale, offrendo loro il mezzo migliore per togliersi dall'isolamento e mettersi in condizione di progredire, furono invece dettate per tutti i comuni isolati d'Italia, con criteri perfettamente uniformi.

Infatti con l'articolo 53 fu autorizzato il Governo a costruire e ricostruire le strade comunali occorrenti per allacciare alle esistenti reti stradali i comuni attualmente isolati di tutte le provincie del Regno, eccettuate quelle di Basilicata e di Calabria e quelle di accesso alle stazioni ferroviarie cui fu provveduto con la legge 8 luglio 1903, n. 312; e coll'articolo successivo si stabilì che la spesa per quattro sestimi fosse a carico dello Stato, per un sesto a carico delle provincie e per un sesto a carico dei comuni.

Infine con l'articolo 55 fu detto che il Governo del Re, con apposito decreto ministeriale, udito il Consiglio dei lavori pubblici, avrebbe determinata la graduatoria delle strade medesime tenendo conto della importanza di ciascuna strada, della entità della spesa e del difetto di viabilità in ciascuna provincia.

Tali disposizioni di legge, che com'è manifesto favoriscono tutti i comuni isolati del Regno, non leggevansi nel disegno che poi divenne la legge 15 luglio 1906, ma vennero introdotte durante la discussione alla Camera sull'accordo intervenuto fra il Governo e la Commissione.

Gli è perciò che invano si cercherebbero nei precedenti di quel progetto le ragioni dei ricordati articoli, e molto meno le ragioni per cui, non riguardando semplice-

mente il Mezzogiorno, essi trovarono posto nella legge ricordata.

Pertanto lo stesso onorevole Ancona, a pagina 5 della sua relazione pregevolissima, che è prova del valore dell'uomo, e della lucidezza del suo ingegno per cui la struttura del bilancio è con chiarezza invidiabile illustrata, ad ogni questione, sobriamente esposta, diventa accessibile anche agli incompetenti, nota, che di queste strade, in numero di trecento cinquanta, sono in corso di esecuzione soltanto 100, di modo che restano ancora da iniziare ben altre 250 strade. Nota altresì come la spesa autorizzata in milioni 39,5, si trova stanziata fino a tutto il 1914-15 solo per milioni 15,5, cosicchè si dovrebbero stanziare ancora 24 milioni per dotare di strade i comuni isolati giusta la spesa autorizzata con la cennata legge 15 luglio 1906 e salvo la purtroppo maggiore spesa, accertata col consuntivo che supera sempre sensibilmente il preventivo.

Pel corrente esercizio 1915-16, nota ancora l'onorevole Ancona come lo stanziamento di milioni 1,5 sia stato elevato (e lodevolmente) a milioni 2,5, e rileva altresì, che la successiva legge del 2 gennaio 1910, autorizzante i comuni ad anticipare la spesa anche mercè mutui presso la Cassa depositi, salvo allo Stato di rifondere la spesa e salvo ricupero del sesto a carico della provincia e del sesto a carico dei comuni, non abbia portato nessun risultato, principalmente perchè quella legge è così farraginoso e complicata che i comuni non si sono potuti giovare della facoltà ad essi concessa.

Dopo tutto, bisogna concludere che siamo ben lontani dall'aver raggiunto lo scopo della legge, e perfino dal potere affermare che la questione di dotare di strade i comuni isolati sia prossima alla definitiva risoluzione: ciò per tutti i comuni del Regno.

Ma frattanto (qui è il punto su cui richiamo tutta l'attenzione dell'onorevole ministro) coll'aver inserito nella legge 15 luglio 1906 gli articoli 53, 54 e 55, di applicazione generale a vantaggio di tutti i comuni del Regno, qual'è la condizione che in definitiva risultò creata ai comuni isolati del Mezzogiorno? Pur troppo questi sono, per diversi aspetti, venuti a trovarsi in uno stato di evidente inferiorità.

Ammessi infatti ai benefici di legge tutti i comuni isolati del Regno, gli è chiaro che i numerosi comuni isolati del Mezzogiorno si sieno trovati e si trovino, sullo insuffi-

ciente stanziamento, in concorso con quelli di tutte le altre regioni d'Italia. E quando dico comuni del Mezzogiorno, intendo parlare anche dei comuni isolati della Sardegna e della Sicilia.

Ma il peggio si è che con la detta legge del 1906, mentre per tutti i comuni isolati del Regno si dettavano, per la viabilità, le disposizioni di favore racchiuse negli articoli 53, 54, 55, con altre disposizioni, si limitava ai soli comuni del Mezzogiorno, il diritto di aumentare le entrate, vietando di elevare la sovrimposta e restringendo il criterio di tassabilità per i tributi locali, quali la tassa bestiame e quella di famiglia, con che si produceva una irreparabile e definitiva diminuzione delle entrate sui bilanci comunali. Cosicché, in conclusione, mentre i comuni di tutte le regioni d'Italia si trovano nella possibilità di impinguare le entrate e quindi di far fronte alla spesa messa a loro carico e di giovare dei benefici di legge, tutto ciò ai comuni del Mezzogiorno, già stremati, fu impedito da quella stessa legge che pareva fatta per favorirli. E però, guardando nel complesso la legge del 1906, che mirò a favorire il Mezzogiorno e le isole, deve concludersi che il Parlamento, quanto alla viabilità dei comuni isolati, legiferò a rovescio di quello che era nei propositi di tutti.

Nè si dica che la quota di concorso dovuta dai comuni è ripartita in venti annualità, giacchè anche la rata annuale risulta quasi sempre gravosa, perchè, come dice bene lo stesso relatore, le strade per allacciare i comuni isolati alle reti stradali esistenti sono le più costose e furono perciò appunto ritardate.

Nè basta. I comuni isolati del Mezzogiorno e delle isole con la detta legge del 1906 sono venuti a trovarsi perfino in uno stato di inferiorità a riguardo dei comuni isolati della Basilicata e della Calabria. Per i comuni infatti di queste regioni è ben vero che, come per i comuni del Mezzogiorno e delle isole, è ridotta la facoltà di impinguare le entrate, inasprendo la sovrimposta ed i tributi locali, ma per converso la spesa per le strade di allacciamento è per tre quarti a carico del Governo e per un quarto a carico del bilancio provinciale. Cosicché i comuni della Calabria e della Basilicata non ebbero il mezzo d'impinguare le loro entrate, ma non ebbero neppure l'onere di provvedere nei loro bilanci al quarto della spesa occorrente per uscire dal loro isolamento.

Gli è dunque perciò che con l'ordine del giorno da me proposto (ed ho così esaurito l'argomento) io non ho avuto in animo se non di rendere uguali per tutto l'antico regno delle Due Sicilie e della Sardegna le condizioni di favore in pro dei comuni isolati.

Come fu resa uguale per tutti, circa le entrate, la potenzialità dei bilanci, siano uguali per tutti le condizioni, per trarsi fuori dallo isolamento stradale, esonerando indistintamente gli stremati bilanci comunali, resi ormai tutti per legge poco elastici, da qualsiasi impegno e riversando la spesa totale, per la costruzione delle strade, sullo Stato e sulla provincia.

Vero è che in tale guisa l'onere dello Stato sale da due terzi, quale è ora per la legge del 1906, ai tre quarti, qual'è per le leggi sulla Basilicata e sulla Calabria; però io non credo che la lieve differenza e per di più in rapporto a quei soli comuni del Mezzogiorno e delle isole, cui debbasi tuttora provvedere, sia tale da impensierire o da riuscire soverchiamente gravosa per il bilancio dello Stato. Ritengo poi non eccessivamente gravoso per la provincia che la quota di contributo si elevi da un sesto ad un quarto, come ritengo, d'altra parte, equo che la intera provincia venga in aiuto di quei comuni i quali, entro il suo ambito, difettino totalmente di comunicazione stradale. Del resto, tutto ciò varrà anche di compenso ai comuni del Mezzogiorno, procurando loro quei vantaggi che i comuni isolati del Settentrione e di altre regioni potettero assicurarsi per effetto della non limitata tassabilità riguardo ai tributi locali, limitazione che, come ho detto, fu imposta ai soli comuni del Mezzogiorno e delle isole dalla legge del 1906.

Comunque, non è già che io spero di vedere accettato puramente e semplicemente il mio ordine del giorno. Esso è solo servito a me per risollevarlo il problema che, per dignità della nazione, richiede sollecita risoluzione, e per segnalarlo alla mente alacre dell'onorevole Ciuffelli, il quale saprà trovare, anche con la sua esperienza, e la sua riconosciuta competenza, la via migliore e più adatta allo scopo.

Sia questa o sia un'altra la via da seguire, è indispensabile che cessi questa condizione umiliante, per cui vi sono, ai giorni nostri, ancora comuni privi di comunicazioni stradali.

Sarà benemerito del nostro paese quel ministro il quale, e mi piace ripetere, con-

cludendo, le belle parole dell'onorevole relatore, « saprà compiere l'alto dovere civile e patriottico di aiutare i comuni a togliersi dall'isolamento, che molto spesso ne impedisce e ne ritarda ogni progresso civile ». (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

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

« La Camera, convinta della necessità di dare all'importante e complesso problema stradale la più sollecita ed organica risoluzione e di rispondere adeguatamente alle esigenze che, dopo la guerra, si presenteranno per nuovi lavori pubblici, passa alla discussione degli articoli del bilancio ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

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

CONGIU. Dovrei parlare molto a lungo su quest'ordine del giorno, ma comprendo che non è questa l'ora in cui mi possa dilungare, e perciò, riservandomi di proporre l'ordine del giorno nella discussione del bilancio 1916-17, rinuncio alla parola. (*Bravo! Benissimo!*)

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

« La Camera invita il Governo a provvedere alla sistemazione idraulica delle terre mantovane-cremonesi secondo il progetto pubblicato dal Magistrato alle acque ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

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

DUGONI. L'ora tarda, le gravi preoccupazioni che tormentano tutti noi nell'attuale momento, e soprattutto la convinzione della nessuna efficacia di questa discussione su un bilancio di previsione già quasi consunto, mi inducono a rinunciare allo svolgimento del mio ordine, presentando il quale ho inteso soprattutto richiamare l'attenzione del Governo, e specialmente del ministro dei lavori pubblici, su uno dei più importanti problemi che interessano l'economia nazionale, il problema, cioè, idraulico, in riferimento agli studi, secondo i quali, il provvido istituto del Magistrato delle acque,

sostenuto e voluto dallo stesso Governo, e sussidiato con larghi mezzi dalla Amministrazione provinciale di Mantova, ha preparato ed emesso in questi giorni un amplissimo progetto che porta il nome dell'ingegnere Averone.

Si tratta di far coincidere gli interessi idraulici di parecchie provincie, interessi di sviluppo di forze motrici ed interessi agricoli. Non voglio qui estesamente ricordare quali siano tutti questi complessi interessi, ai quali si connette certamente la larga fortuna di molte provincie, e non solo di quella di Mantova.

Ella onorevole ministro ha già dato assicurazioni durante la discussione per lo sviluppo della navigazione fluviale, ragione per cui penso che lo studio particolareggiato anche dell'altra parte di questo progetto Averone, almeno per quella parte di esso che tende a risolvere la vessata questione della bonifica delle terre Mantovane e Cremonesi del comprensorio del Navarolo, possa portare alla risoluzione di un così interessante problema, che profondamente interessa l'economia nazionale, e in particolare modo poi quella della mia provincia.

Rinunciando quindi senz'altro alla parola mi auguro e spero che ella, con la scorta di questi documenti e vastissimi studi e magari di quegli altri che potessero aggiungersi, voglia portare un beneficio, non solo alla mia provincia, ma a tutti gli interessi del Paese. (*Bene! Bravo!*)

PRESIDENTE. Segue ora l'ordine del giorno dell'onorevole Leone, firmato anche dagli onorevoli Magliano, Mosca Tommaso, Cimorelli, Cannavina, Spetrino e Pietravalle:

« La Camera invita il Governo a provvedere alla costruzione della strada provinciale n. 102, Adriatico da Pescara allo innesto con la strada del Trigno, a San Salvo e suo prolungamento per Termoli e Chieti (provincie di Chieti, Campobasso e Foggia) ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

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

LEONE. Rinunzio a svolgere estesamente il mio ordine del giorno, e mi limiterò a brevissime osservazioni.

Il mio ordine del giorno richiamava l'attenzione dell'onorevole ministro dei lavori

pubblici su di un problema di grandissima importanza per tutta la regione molisana; la necessità, cioè, di costruire quei brevi tratti che mancano nella grande arteria rotabile lungo la spiaggia dell'Adriatico e cioè tra Lanciano in Abruzzo e Chieti in Capitanata.

Il circondario di Larino, che col collega onorevole Magliano ho l'onore di rappresentare, ed in nome del quale nonchè di tutti i deputati del Molise ho l'onore di parlare, ha topograficamente la missione di congiungere le Puglie e gli Abruzzi, perchè mancano all'uopo le vie lungo la costa.

In vano si direbbe che la strada litoranea adriatica, della quale con l'ordine del giorno i miei colleghi ed io proponiamo la costruzione, sia una strada provinciale e non nazionale; trattandosi di risolvere un problema strategico di grandissima importanza: infatti per due volte il 25 maggio si tentò dal nemico di bombardare la città di Termoli per abbattere il forte sul Biferno ed impedire il transito delle tradotte militari.

Il nostro ordine del giorno fu dalla intera deputazione molisana presentato nella discussione del precedente bilancio, e svolto a nome di tutti nella tornata del 18 marzo 1915 dall'onorevole nostro collega Magliano; a cui l'onorevole ministro dava la seguente risposta:

« È un vero sconcio, io lo riconosco, che una strada litoranea di tanta importanza sia interrotta per un certo punto in modo da non permettere le comunicazioni da regione a regione. Data la sua speciale importanza, vedrò, sia in un eventuale riforma della classificazione stradale, trattandosi nella specie di opera di carattere provinciale e di strada parallela ad una linea ferroviaria, sia con altro provvedimento speciale di ovviare a questo inconveniente e di affrettarne la soluzione ».

Ciononostante nulla più si è fatto. Ed io mi permetto, onorevole ministro, di ricordarle le sue dichiarazioni di un anno fa. È una vera ironia che le automobili arrivino fino a Vasto, e poi debbano essere convogliate in ferrovia per arrivare a Chieti, e così rimettersi in circolazione!

Il Molise non ha mai chiesto provvedimenti speciali, pure essendovi tutta una legislazione regionale in Italia. A nome di esso, noi invociamo giustizia.

Ed io nutro fede nelle giustissime ragioni che assistono il mio ordine del giorno e confido di ottenere dal ministro precisi affidamenti. Diversamente sarei costretto di

presentare un'apposita proposta di legge. *(Benissimo!)*

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

« La Camera confida che il Governo finalmente provvederà alla concessione dei laghi Silani, alla costruzione del Palazzo di giustizia di Catanzaro per cui si è redatto un terzo progetto; a togliere dall'isolamento in cui si trovano per difetto assoluto di strade i comuni di Andoli e Belcastro in provincia di Catanzaro ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato l'onorevole Casolini ha facoltà di svolgerlo.

CASOLINI. Dirò brevissime parole perchè la perspicua relazione dell'onorevole Ancona ha già reso esattamente il pensiero della Calabria.

La Calabria che vede finalmente iniziata quella rete di ferrovie secondarie Calabro-Lucane che fu per tanti anni il suo sogno e sarà per essa veicolo di maggior ricchezza, attende il bacino della Sila per ricavarne larga messe di energia elettrica e di bonifica.

Le dichiarazioni dell'onorevole ministro, a proposito dei laghi Silani, mi hanno fatto gratissima impressione e mi auguro che veramente il nome dell'onorevole Ciuffelli resti legato ad un'opera che contribuirà tanto all'avvenire economico e morale della Calabria.

La seconda parte del mio ordine del giorno riguarda il Palazzo di giustizia di Catanzaro. Per questo si sono avuti due progetti: il primo fu bocciato perchè urtava contro le norme antisismiche, ed il secondo nemmeno fu approvato dal Comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, su proposta, e questo è grave notarlo, dell'ispettore superiore che a Catanzaro era stato il *deus ex machina* del progetto stesso e aveva confortato diuturnamente del proprio consiglio il valoroso redattore dello stesso ingegnere Inselvini.

Finalmente ora è in gestazione il terzo progetto. Mi auguro che questo grave problema, che interessa la regione calabrese, sia definitivamente risoluto.

In ultimo dirò poche parole sulla questione delle strade che debbono togliere dall'isolamento in cui si trovano due po-

veri comuni sperduti nelle montagne cantanzaresi: Andali e Belcastro.

Ricordo di avere inaugurato la mia vita parlamentare con una interrogazione che reclamava questo provvedimento; d'avere ripetuto tutti gli anni le stesse premure. Tutti i suoi predecessori, onorevole ministro, mi fecero le stesse promesse, ed io non so se arriverà, e quando, quel giorno tanto desiato, in cui sarà resa quella giustizia che invano si aspetta da oltre mezzo secolo. È una deplorabile, eccezionale condizione di cose e voglio ancora sperare che quelle generose popolazioni avranno la meritata riparazione. *(Bene! Bravo!)*

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Raineri, sottoscritto anche dagli onorevoli Luzzatti, Ruffi, Bonomi Ivanoe, Fera, Sitta, De Vito, Canepa, Merloni, Atobelli, La Pigna, Magnano, Graziadei, Zibordi, Cavallera, Bussi, Cavallari, Marchesano, Pantano, Paratore, Grassi e Rava:

« La Camera fa voti che nell'odierna crisi pel rincaro dei materiali e per le difficoltà del credito, il Governo sostenga con equi provvedimenti le cooperative edilizie e di lavoro le quali mentre rappresentano per lo Stato condizioni di convenienza tecnica e finanziaria e di più aperto controllo, son destinate ad esercitare una notevole influenza, come educazione delle masse al senso della responsabilità e come freno di correnti migratorie, nella più salda organizzazione delle forze economiche della nazione ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

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

RAINERI. L'ordine del giorno che ho avuto l'onore di presentare è troppo chiaro perchè abbia bisogno di chiarimenti maggiori. Esso vuole essere una parola di raccomandazione all'onorevole ministro che, uomo di grande intelletto e di gran cuore, vorrà tenere conto, nelle circostanze attuali, della condizione che è fatta alle cooperative di lavoro e di produzione, le quali sentono anch'esse il peso della guerra, come lo sente tutta l'economia nazionale.

Non è ora il caso di discutere di clausole di contratto. Non ho certo questo intendimento. Vedrà il ministro nella sua saggezza che cosa convenga fare.

Io debbo soltanto in questo momento più che rapidamente richiamare l'atten-

zione del Governo e della Camera sullo stato di fatto che involge queste nobili istituzioni.

Esse, giova ricordarlo, sono in numero non inferiore a 2,500, hanno un giro di affari di 200 milioni all'anno, e in certi periodi mettono al lavoro oltre mezzo milione di operai.

In un momento nel quale ci ripromettiamo, per dopo la guerra, di raccogliere tutte le energie del paese con il concorso di ogni classe sociale, e a noi stanno molto a cuore le classi umili, mi pare sia politicamente utile dimostrare che il Governo si occupa e si interessa delle cooperative di produzione e di lavoro.

Esse devono essere aiutate perchè possano contribuire al risorgimento dell'economia nazionale, in modo altresì da evitare che riprendano il loro corso, in modo eccessivo e pauroso, le correnti emigratorie, giacchè si vanno costituendo ragioni ben note di assorbimento, in altri paesi, della nostra mano d'opera.

Non aggiungo altro e confido che l'onorevole ministro vorrà tenere sinceramente conto di questa mia raccomandazione. *(Vive approvazioni).*

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Crespi firmato anche dagli onorevoli Belotti e Cesare Nava:

« La Camera, prendendo atto delle dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici relative alla rapida trasformazione della trazione su una notevole rete ferroviaria, riconosce la necessità di mantenere gli impegni assunti verso le provincie di Milano, Bergamo e Como, e di provvedere di conseguenza al compimento dell'elettrificazione sulle linee del triangolo Milano-Bergamo-Lecco, senza pregiudizio della costruzione dell'auspicata direttissima Milano-Bergamo ».

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

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

CRESPI. Date le condizioni della Camera, io non svolgerò il mio ordine del giorno e pregherò solamente l'onorevole ministro e il relatore, il quale fa anche parte della Commissione per il coordinamento delle ferrovie che si deve in ispecial modo occupare della trazione elettrica per le ferrovie dello Stato, di voler rivedere il discorso dell'onorevole Balenzano tenuto a

Locarno, nientemeno che nel 1900, gli impegni assunti dal ministro Lacava, gli impegni morali assunti dal ministro Tedesco, lo stanziamento di 6 milioni fatto nel 1904, ed i discorsi pronunciati da molti rappresentanti delle provincie di Bergamo e Milano e specialmente dagli onorevoli Rota e Baslini ed anche da chi vi parla.

E non voglio aggiungere le parole che sono state dette in varie circostanze e gli impegni morali che furono assunti dai diversi Ministeri che si succedettero in quei banchi. Voglio fare piuttosto una considerazione di carattere generale a proposito della trazione elettrica.

La Camera e il Paese hanno certamente la vivissima soddisfazione di vedere che nelle più gravi questioni, riflettenti i lavori pubblici, l'anima di un ministro vibra con l'anima del Paese, e che il ministro comprende perfettamente le maggiori necessità dei gravi problemi che ai lavori pubblici si riconnettono.

Ma ciò che soprattutto occorre fare è che alle promesse tengano rapidamente dietro i fatti per quell'enorme trasformazione economica che si deve compiere dopo la guerra, e a cui il nostro Paese si deve preparare, assai di più di quello che si sia addimostrato preparato in occasione della grande crisi che oggi ci travaglia. Milioni e miliardi si spendono nel nostro paese, milioni e miliardi di tasse che gravano sui consumi, semplicemente perchè non si sono fatte certe trasformazioni con sufficiente rapidità nei vari rami delle aziende statali. E per citare un esempio, a cagione del porto di Genova, nel 1915, i consumi italiani sono stati gravati di un importo di 100 milioni almeno dati i prezzi maggiori di sbarco. Questa spesa si è ripercossa su tutta l'economia nazionale senza vantaggio alcuno. Raccomando perciò al ministro dei lavori pubblici che tenga presente la condizione di queste importantissime linee ferroviarie che devono essere trasformate ad energia elettrica, e perchè egli, colla sua energia, colla sua alta competenza e col suo ingegno faccia immediatamente iniziare i lavori che frutteranno allo Erario dello Stato delle somme ingenti, e che daranno, oltrechè un grande sviluppo a quelle benemerite regioni, anche soddisfazione al ministro che avrà finalmente risolto questo importante problema. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento degli ordini del giorno.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

ANCONA, *relatore*. Se ella crede, onorevole Presidente, parlerei domani.

PRESIDENTE. Sta bene. Confido però che ella, che ha già illustrato nella sua perspicua relazione e nella discussione del precedente bilancio, avvenuta pochi mesi or sono, quasi tutti gli argomenti che sono stati discussi, ne parlerà domani con molta brevità; e così domani stesso potremo esaurire la discussione di questo bilancio.

Risultamento della votazione segreta per la nomina di un Vice-presidente della Camera.

PRESIDENTE. Comunico alla Camera il risultamento della votazione segreta di ballottaggio per la nomina di un Vice-presidente della Camera:

Votanti. 304

Voti:

Arlotta	145
Morelli-Gualtierotti.	141
Schede bianche	16
Schede nulle	2

Proclamo eletto Vicepresidente della Camera l'onorevole Arlotta.

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese — Adinolfi — Agnelli — Agnesi — Aguglia — Albanese — Altobelli — Amicarelli — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Ancona — Appiani — Arcà — Arrigoni — Artom — Astengo.

Baccelli — Barbera — Barnabei — Barzilai — Basile — Baslini — Battaglieri — Battelli — Bellati — Belotti — Benaglio — Bertarelli — Berti — Bertini — Bettoni — Bianchi Leonardo — Bianchini — Bignami — Bonicelli — Bonomi Ivanoe — Borsarelli — Boselli — Bouvier — Bovetti — Brandolini — Brezzi — Brizzolesi — Bruno — Buccelli — Buonvino.

Caccialanza — Camera — Cameroni — Canepa — Cannavina — Cao-Pinna — Capaldo — Capitanio — Caporali — Caputi — Carcano — Caron — Cartia — Casalegno — Casciani — Casolini Antonio — Cassin — Cassuto — Cavagnari — Cavazza — Ceci — Celesia — Centurione — Chiaradia — Chiaraviglio — Chidichimo — Chimienti — Ciacci Gaspero — Ciappi Anselmo — Ciccarone — Cicogna — Cimati — Cimorelli — Cioffrese — Ciriani — Cirmeni — Ciuffelli — Colonna Di Cesarò — Colosimo — Comandini — Compans — Congiu — Corniani

— Cottafavi — Cotugno — Credaro — Crespi — Cucca — Currano.

Da Como — Daneo — Dari — De Amicis — De Bellis — De Capitani — De Felice-Giuffrida — Del Balzo — Dello Sbarba — Dentice — De Ruggieri — De Vargas — De Vito — Di Francia — Di Mirafiori — Di Robilant — Di Saluzzo — Di Scalea — Di Stefano — Dore.

Facchinetti — Facta — Faelli — Falconi Gaetano — Federzoni — Fera — Ferri Enrico — Ferri Giacomo — Fiamberti — Finocchiaro-Aprile — Fornari — Fraccacreta — Frisoni — Frugoni.

Galleuga — Galli — Gasparotto — Gaudenzi — Gazelli — Gerini — Giacobone — Giampietro — Giaracà — Ginori-Conti — Giordano — Giovanelli Alberto — Giovanelli Edoardo — Girardi — Girardini — Giretti — Giuliani — Grabau — Grassi — Gregoraci — Grippo — Guglielmi.

Hierschel.

Indri — Innamorati.

Joele.

Labriola — La Lumia — La Pegna — Larussa — La Via — Lembo — Leonardi — Leone — Libertini-Gesualdo — Loero — Lombardi — Longinotti — Lo Piano — Lo Presti — Lucchini — Lucernari — Luciani — Luzzatti.

Macchi — Magliano Mario — Mancini — Manfredi — Manna — Manzoni — Mariotti — Martini — Masciantonio — Matera — Maury — Mazzarella — Mazzolani — Medici del Vascello — Mendaja — Micheli — Miglioli — Milano — Miliani — Mirabelli — Molina — Monti-Guarnieri — Montresor — Morando — Morelli Enrico — Morpurgo — Mosca Gaetano — Mosca Tommaso.

Nasi — Nava Cesare — Nava Ottorino — Negrotto — Nunziante.

Orlando Salvatore — Ottavi.

Pacetti — Padulli — Pais-Serra — Pala — Pansini — Paparo — Paratore — Parodi — Pasqualino-Vassallo — Patrizi — Pavia — Pennisi — Piccirilli — Pietriboni — Pistoja — Pizzini — Pozzi.

Queirolo.

Raineri — Rava — Reggio — Renda — Riccio Vincenzo — Rissetti — Rizzoni — Rodinò — Roi — Romeo — Rosadi — Rossi Gaetano — Rossi Luigi — Rota — Roth — Rubilli — Ruini — Ruspoli.

Sacchi — Salandra — Salomone — Salterio — Sanarelli — Sandrini — Sanjust — Saraceni — Sarocchi — Saudino — Scano — Schanzer — Schiavon — Sciacca-Giardina — Scialoja — Sighieri — Simoncelli

— Sioli-Legnani — Sipari — Sitta — Soderini — Soleri — Solidati-Tiburzi — Somaini — Sonnino — Spetrino — Stoppato — Suardi.

Talamo — Tamborino — Tasca — Tassara — Tedesco — Teodori — Teso — Theodoli — Torlonia — Tortorici — Toscanelli — Toscano — Tosti — Tovini.

Vaccaro — Valenzani — Valignani — Valvassori-Peroni — Varzi — Venditti — Venino — Venzi — Veroni — Vicini — Vignolo — Vinaj — Visocchi.

Zegretti.

Sono in congedo:

Bonardi.

Danieli.

Fazzi.

Pallastrelli — Pezzullo.

Rizza — Romanin-Jacur — Rubini.

Sono ammalati:

Angiolini.

Cappelli — Celli — Cermenati — Chiesa — Cicarelli.

De Marinis — Di Caporiacco — Di Palma.

Gargiulo — Goglio.

Maraini — Masini.

Nitti.

Peano.

Rastelli — Ricci Paolo — Ronchetti.

Santamaria.

Assenti per ufficio pubblico:

Calisse.

Di Giorgio.

Landucci.

Marazzi — Miari.

Santoliquido.

Taverna.

Annuncio di interrogazioni e di interpellanze.

PRESIDENTE. Si dia lettura delle interrogazioni e delle interpellanze presentate oggi.

BIGNAMI, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro di agricoltura, industria e commercio, per conoscere se intenda provvedere al non equo trattamento fatto dall'articolo 6 della legge 3 marzo 1912, n. 134,

agli agenti forestali provinciali entrati a far parte del Corpo Reale delle foreste che abbiano raggiunto un'età superiore agli anni cinquanta e non siano stati perciò iscritti alla Cassa Nazionale di previdenza per l'invalidità e la vecchiaia degli operai.

« Mancini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere quanto ci sia di vero nell'intenzione attribuitagli di abolire le Direzioni compartimentali del catasto.

« Nunziante ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno sulle ragioni della tardività del provvedimento preso nei riguardi del tedesco ingegnere Kueng.

« Gasparotto ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il presidente del Consiglio dei ministri, per sapere se sia vero che colla partecipazione del Governo corrano trattative intese a provocare una crisi extraparlamentare.

« Turati, Prampolini, Treves, Modigliani, Zibordi, Maffi, Casalini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra per sapere per quale ragione si neghino le indennità di alloggio ai sottufficiali con famiglia, promossi tali dopo il richiamo. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Lombardi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste e dei telegrafi per sapere se nell'interesse dei servizi dei quali ha la suprema direzione, e la responsabilità insieme, non intenda di approfittare della saggia disposizione del Ministero della guerra — che consente, osservando talune cautele, il ripristino delle comunicazioni telefoniche « in quella parte delle provincie di frontiera che dista da esse oltre trenta chilometri » — per far subito riattivare il servizio telefonico sulle due linee interurbane Lecco-Milano e Lecco-Introbio, visto e considerato: 1° che Lecco ed Introbio, se le carte topografiche non dicono il falso, sono distanti più di trenta chilometri dal confine dello Stato; 2° che Lecco, come tutti sanno, non è dei centri minori, bensì uno dei più importanti della provincia di Como; 3° che il congiungimento telefonico fra Lecco e Milano è assolutamente indispensabile alle mol-

teplici, vitalissime industrie della plaga lecchese: 4° che sarebbe ingiusto non accordare a quella parte della provincia di Como, che è situata alla prescritta distanza dalla frontiera, ciò che molto giustamente si è già concesso ai paesi della provincia di Novara, che si trovano nella stessa condizione ». (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Cermenati ».

« I sottoscritti chiedono di interrogare il ministro della guerra per sapere se, ad evitare nuovi *imboscamenti*, non creda necessario escludere dalle nomine ad ufficiali commissari, di sussistenza e di amministrazione, banditi con la circolare n. 96, del 4 febbraio corrente, quei candidati che, in base alla circolare n. 51, del 21 gennaio 1916, abbiano avanzata domanda per essere nominati ufficiali della milizia territoriale, e siano stati quindi dichiarati fisicamente idonei al servizio nelle armi combattenti. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« Cotugno, Giovanni Amici ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro del tesoro per conoscere per quale ragione non sia stata ancora corrisposta l'indennità agli insegnanti delle regioni colpite dall'ultimo terremoto della Marsica. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Micheli ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della guerra, sui motivi che vietano l'esonero dei sacerdoti in cura d'anime quando non appartengano alla milizia territoriale e risulti la necessità del loro ministero.

« Ciriani ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della guerra per sapere quali criteri esso abbia seguito nel provvedere alle forniture militari, e quali metodi abbia adottati alla repressione ed alla prevenzione delle eventuali frodi nelle forniture stesse.

« Maffi ».

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

Così pure le interpellanze saranno iscritte nell'ordine del giorno, qualora i ministri interessati non vi si oppongano nel termine regolamentare.

SALANDRA, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Chiedo di rispondere subito alla interrogazione dell'onorevole Turati.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di rispondere all'interrogazione dell'onorevole Turati.

SALANDRA, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Veramente non so se l'interrogazione dell'onorevole Turati abbia precedenti, e io potrei forse anche esimermi dal rispondere; ma trattandosi di un possibile amico di domani o doman l'altro (*Viva ilarità*), l'onorevole Turati mi permetterà che gli rivolga il consiglio di non raccogliere dicerie prive di fondamento.

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

TURATI. Onorevoli colleghi, il presidente del Consiglio con molta rapidità e col suo sorriso latino, mi ha tacciato di ingenuo, il che è un grave peccato per chi ha venti anni di vita parlamentare.

Egli ha eluso la mia domanda...

SALANDRA, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non l'ho elusa!

TURATI. ... perchè mi consiglia di non credere a dicerie, il che non significa nè che le dicerie non abbiano a rispondere a qualche cosa di reale, nè che egli ricuserebbe qualunque trattativa del genere di quelle di cui si parla. Allora parliamoci chiaro: di che cosa si parla nei corridoi da tutti quanti... (*Commenti prolungati*) mentre l'Aula deve servire di copertoio della realtà dell'azione parlamentare?

Sapevo benissimo che la nostra interrogazione poteva passare per ingenua, senza precedenti, non conforme alle tradizioni e poteva anche far passar noi (e ci ha scherzato su, proprio ora, l'onorevole Salandra) per ministeriali ed essere un puntello al Ministero.

Non so se sia un puntello. Vorrebbe essere, in ogni caso (se noi fossimo qualche cosa sul serio) un puntello ai diritti del Parlamento. Perchè, onorevole Salandra, questi di cui io parlo non sono pettegolezzi. Ella può esserne certo, io non scherzo, non è per fare il pèdante, ma a me pare che in un momento così grave pel paese certe cose bisogna dirle chiare. Tutti sappiamo quello che avviene. È una lotta sorda contro il Parlamento: è un tentativo continuo della piazza, di quella piazza che lei ed io

ben conosciamo, contro il Parlamento e contro il Paese.

Ed oggi, quegli stessi che accusavano noi l'altro giorno di sabotaggio, perchè votavamo contro di voi, quegli stessi che dicevano che votare contro il Ministero voleva dire votare contro la guerra e contro la patria, sono quelli che vi dicono di andarvene via da quel posto.

Ora tutto ciò è ripugnante e pericoloso, perchè nel momento in cui ci siamo impegnati a fare una grande discussione lunedì, l'importante è di sapere quando il Ministero si dimetterà: prima o dopo o durante la discussione? Non si fa un terzo corno a questo dilemma.

L'altro giorno, onorevole Salandra, voi avete voluto difendere senza ragione le prerogative della Corona: permettete a noi di difendere i diritti del Parlamento e di avvisarvi (la cosa non riguarderà voi, riguarderà qualcun altro, riguarderà i deputati, riguarderà il paese) che, per parte nostra, modestissime forze, senza spavalderia e senza iattanza, denunciemo il pericolo di queste dicerie (chiamiamole così) che tendono a diventare un fatto. Ne parleremo fra qualche giorno. Che se si volesse usare questa mancanza di rispetto al paese, se dopo l'impegno preso di discutere, avvenisse la crisi, il che vorrebbe dire sfuggire a tutte le responsabilità, a tutta la sincerità, a tutti i doveri di ciascuno di noi, noi crediamo che anche la nostra modesta forza sarebbe sufficiente a destare la reazione nel paese, e noi saremo qui a fare il cane di guardia, perchè questo straccio di Parlamento non sia messo sotto i piedi. (*Vive approvazioni all'estrema sinistra — Commenti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole presidente del Consiglio.

SALANDRA, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. L'onorevole Turati ha portato la questione in un campo troppo serio, perchè non dia una risposta più precisa e categorica. Ella, onorevole Turati, ed i suoi amici, non hanno bisogno di fare contro di me i cani di guardia alle prerogative parlamentari. Io tengo ad assicurarla che il Ministero non prenderà alcuna risoluzione, se non dopo un voto della Camera per appello nominale. (*Vivissime approvazioni — Vivissimi applausi — Commenti animati*).

TURATI. Ora sono soddisfatto.

Annunzio di mozioni.

PRESIDENTE. Sono state presentate alcune mozioni.

La prima dell'onorevole Alessio, munita regolarmente delle firme di dieci deputati, è del tenore seguente:

« La Camera,

ritenuto che la politica economica dello Stato, considerata in relazione a tutta l'azione del Governo costituisce, accanto alla preparazione militare e diplomatica, un decisivo elemento di successo nella grande lotta in cui l'Italia è impegnata; invita il Governo:

1° a promuovere la necessaria collaborazione con le potenze alleate, tenendo conto dei nessi internazionali per le questioni più vitali dell'economia italiana;

2° ad assumersi tutte le opportune iniziative, rese necessarie dai compiti eccezionali e transitori dell'economia di guerra, adottando le più adatte organizzazioni e giovandosi del contributo di speciali competenze;

3° ad ispirarsi in ogni suo atto alla visione dei problemi successivi alla guerra per la migliore organizzazione delle forze nazionali.

« Alessio, Pantano, Faranda, Cannavina, Girardini, Credaro, Fera, Pavia, Dore, Cermenati, Giovanni Amici, Ottorino Nava, Magliano, Rubilli, Salomone, Zaccagnino, Patrizi, Saudino, Veroni, Loero, Pietriboni, Castellino, La Pegna, Albanese, De Viti de Marco, Spetrino, Vicini, Sacchi, Perrone, De Ruggieri, Mazzarella, Sciacca-Giardina, Sipari, Gasparotto, Milano, Serra, Caporali, Pasqualino-Vassallo, Pietravalle, Agnelli, Giampietro, Rindone, Fraccacreta, Giretti, Ruini.

Onorevole presidente del Consiglio, a termini dell'articolo 125 del regolamento, la invito ad esprimere il suo parere su questa mozione.

SALANDRA, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. Mi pare che la mozione dell'onorevole Alessio abbia un carattere generale che investe un certo numero di gravi questioni economiche; credo quindi che debba essere unita nella discussione a quelle degli onorevoli Morpurgo, Drago e di altri deputati.

PRESIDENTE. Onorevole Alessio, ha udito?

ALESSIO. Ho udito e, ringraziando l'onorevole presidente del Consiglio, convergo con lui che la mia mozione sia unita, nella discussione a quelle di altri deputati su argomento consimile.

PRESIDENTE. Rimane dunque inteso che la mozione dell'onorevole Alessio sarà unita alle altre mozioni, la cui discussione comincerà lunedì prossimo.

Un'altra mozione è stata presentata dall'onorevole Patrizi, ed è sottoscritta da oltre dieci deputati. Ne do lettura:

« La Camera invita il Governo ad armonizzare, con opportuni ed urgenti provvedimenti, le necessità supreme della guerra con quelle della produzione agraria, affinché sia garantita la resistenza economica del paese, assicurando al lavoro dei campi la mano d'opera strettamente indispensabile per l'intensa coltivazione, sia delle piccole e medie proprietà rurali e delle aziende a mezzadria e a conduzione diretta, sia anche delle più estese e specializzate, destinandovi principalmente — come si è fatto da altre Nazioni belligeranti — con licenze o congedi temporanei, i militari adibiti a servizi territoriali o sedentari.

« Patrizi, Brezzi, Facchinetti, Serra, Bertini, Saudino, Giacobone, Mancini, Miliani, Giacomo Ferri, Schiavon, La Pegna, Battelli, Gaudenzi, Parodi, Cavina, Caporali, Caron, Sighieri, Soleri, Giordano, Gerini, Sarrocchi, Bouvier, Bovetti, Soderini, Buccelli, Di Francia, Sipari, Giovanni Amici, Agnesi, Berti, Ciriani, Cicogna, Toscano, Canepa, Storoni, Gaetano Rossi, Cotugno, Speranza, Fornari, Valignani, Finocchiaro-Aprile, De Felice-Giuffrida, Bocconi, Pucci, Di Mirafiori, Beltrami, Miglioli, Vinaj, Dello Sbarba, De Vito, Grandi, Spetrino, Mosca Tommaso, Sciacca-Giardina, Cassin, Congiu, Caroti ».

Onorevole Presidente del Consiglio, a termini dell'articolo 125 del regolamento, la invito ad esprimere il suo parere su questa mozione.

SALANDRA, presidente del Consiglio, ministro dell'interno. La mozione dell'onorevole Patrizi riguarda lo stesso argomento del quale si è parlato poche sere or sono a proposito di alcune interpellanze presentate dall'onorevole Micheli, dallo stesso onorevole Patrizi e da qualche altro deputato. Interno a quella dell'onorevole Mi-

cheli la sera del 4 marzo corrente, così io diceva:

« Essa va studiata in tutta la sua estensione e in tutte le sue conseguenze, poichè interessa la compagine dell'esercito, e poichè l'esonero che si domanda ricadrebbe in un periodo di tempo nel quale, secondo tutte le probabilità, la guerra sarà più intensiva. Mi pare perciò che tale questione non si possa trattare lunedì prossimo. Quando il ministro della guerra o il comandante supremo dell'esercito l'avranno esaminata e studiata a fondo, allora si potrà dare una risposta all'onorevole Micheli e agli altri interpellanti, qualora essi insistano nelle loro interpellanze ».

Non posso dare una risposta diversa all'onorevole Patrizi, ora che egli ha mutata la sua interpellanza in mozione. Non appena gli studi che stanno facendo il Comando supremo e il ministro della guerra su questa gravissima questione saranno completi, si potrà iscrivere all'ordine del giorno la discussione della mozione dell'onorevole Patrizi.

PRESIDENTE. La Camera deliberò l'altro giorno di fare una unica discussione sulle mozioni e sulle interpellanze riguardanti la politica economica. Ora l'onorevole Presidente del Consiglio non crede che la mozione dell'onorevole Patrizi possa far parte di tale discussione.

Onorevole Patrizi, ha udito?

PATRIZI. È appunto perchè a me e a molti colleghi d'ogni parte della Camera è parso argomento gravissimo di politica economica, che abbiamo presentato la mozione, la quale ci sembra dovrebbe trovare la sua sede naturale nella discussione che la Camera si appresta a fare.

Forse il Governo non si rende conto dell'importanza grande e dell'urgenza dei provvedimenti che da tempo invociamo. Ogni indugio è dannoso e pregiudica quegli interessi economici dai quali trae forza la guerra, tanto che, se non verranno validamente difesi, ne sarà minacciata la stessa fortuna della patria.

Ed ecco perchè noi intendiamo di fare opera altamente patriottica insistendo che si discuta anche la nostra mozione. (*Interruzioni — Rumori*).

Voci. Occorrono i soldati!

PATRIZI. L'onorevole presidente del Consiglio dice però che mancandogli ancora elementi di giudizio che l'autorità militare dovrà fornirgli, non si trova ora in grado di rispondere alle nostre proposte: ebbene confidiamo che l'indugio sia molto breve e

la decisione sia lieta. La discussione che allora si farà sarà degna, per il soggetto e per le finalità che ci proponiamo, della Camera italiana, come meritevole di ammirazione, di lode, di riconoscenza grande è l'opera dei contadini, che tutti debbono riconoscere e salutare, fortissimi soldati della patria.

È triste, invero, che a tutto ciò rispondiate con la « censura » con la quale colpite i giornali che parlano di questa nostra onesta e doverosa insistenza, per assicurare alla terra un minimo di mano d'opera agricola indispensabile per mantenere la produzione normale!

Noi vi chiediamo, del resto, quello che la Francia, con disposizioni molteplici, deliberate a tempo opportuno, ha già fatto, sì che non vi resterebbe altro che seguirne l'esempio. Giungerà tardi l'opera riparatrice, è vero: ed è questo il rimprovero che vi spetta, tanto più che dovevate avere meditato su ciò che l'onorevole Meline, fino dal dicembre, ordinò, d'accordo col generale Gallieni, affinché l'organizzazione economica-agricola della nazione francese proceda e si svolga non in contrasto ma all'unisono colla stessa organizzazione militare.

Tuttavia è dovere nostro affrontare il problema e risolverlo.

Ecco perchè mi consentirà che io confidi nella promessa di una sollecita discussione.

PRESIDENTE. L'onorevole presidente del Consiglio, onorevole Patrizi, non ha censurato nulla; ha detto che, per il momento, non credeva che potesse unirsi la discussione della sua mozione a quella delle altre già specificamente indicate.

Non insiste, dunque, per ora?

PATRIZI. Non insisto.

PRESIDENTE. Vi sono poi altre due mozioni. Una è dell'onorevole Pacetti, munita delle firme di oltre dieci deputati. Ne do lettura:

« La Camera confida che il Governo, considerando le eccezionali gravi condizioni economiche create dalla guerra alle popolazioni alpine e delle coste adriatiche, adotterà i provvedimenti necessari e urgenti per venire in aiuto a dette popolazioni, le quali con fede italiana sopportano i più grandi sacrifici.

« Pacetti, Credaro, Pansini, Lembo, Marangoni, Tovini, Mariotti, Bertini, Caporali, Facchinetti, Dari, Bocconi, Ciccarone, De Vito, Valignani, Pietriboni, Loero, Tedesco, Soderini, Roi, Gaetano Rossi, Hierschel, Montresor ».

Onorevole Pacetti, consente di stabilirne la discussione in un altro giorno?

PACETTI. Sì, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. L'ultima mozione è proposta dall'onorevole De Felice, insieme con altri deputati, in numero maggiore di dieci. Ne dò lettura:

« La Camera invita il Governo ed estendere sollecitamente alle famiglie bisognose dei volontari di guerra i benefici concessi alle famiglie degli altri valorosi soldati d'Italia.

« De Felice-Giuffrida, Lo Piano, Sighieri, Toscano, Valenzani, Basile, Cannavina, Ottorino Rava, Giacomo Ferri, La Pegna, Mazzolani, Tasca, Gasparotto, Faranda, Giampietro, Macchi, Dello Sbarba, Finocchiaro-Aprile, Pasqualino-Vassallo, Labriola, Marchesano, Altobelli, Fera, Drago, Tortorici, Lo Presti, Auteri-Berretta, Ruini, De Vito, Agnelli, Giovanni Amici, Magliano, Sciacca-Giardina, Veroni, Zegretti, Patrizi, Piccirilli ».

Anche la discussione di questa mozione mi pare che possa essere stabilita per un altro giorno che non sia lunedì prossimo.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Anzi, mi pare il contrario, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Presidente del Consiglio, vuole esporre il suo avviso?

SALANDRA, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Vorrei pregare la Camera di considerare che abbiamo un gruppo di mozioni da discutere nella settimana entrante, come la Camera ha fissato. Dunque discutiamo quelle. E quando quelle saranno esaurite fisseremo, d'accordo con l'onorevole De Felice, un giorno per discutere la sua mozione. E, onorevoli colleghi, mi permettano di osservare: è venuta fuori una grande fioritura di mozioni. Sta bene, è nel diritto dei deputati di presentarne, ma bisogna pur pensare che abbiamo i bilanci e i disegni di legge da discutere.

Il funzionamento della Camera non può svolgersi soltanto per via di discussione di mozioni: sarebbe una innovazione. Ora abbiamo le mozioni sulle questioni economiche di cui abbiamo riconosciuto la grave importanza economica e politica e la necessità di discuterle subito. Per le altre si vedrà in qual modo e in qual giorno si potranno discutere. Non si può tralasciare di discutere i bilanci e i disegni di legge. Onorevole De Felice, la prego quindi di accontentarsi di questa dichiarazione, che non

esclude affatto la discussione della sua mozione.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Onorevole presidente del Consiglio, io vorrei fare osservare a lei ed alla Camera che la mozione, che ho presentato, firmata anche da molti altri deputati, è di natura così elevata, che potrebbe essere prescelta fra le altre, ed essere discussa subito.

L'onorevole presidente del Consiglio ha dato una risposta, che può dar luogo alla mia adesione condizionata. Si tratta nella mia mozione dei volontari, che adesso si battono per l'Italia, e quindi di una questione, che urge non ritardare molto. Chiedo perciò di voler almeno aggiungere alla sua risposta che la discussione della mia mozione non sarà rimandata a dopo l'attuale periodo di lavori parlamentari. Se ella mi domanda di rinviare la discussione a dopo i bilanci io posso essere d'accordo con lei, purchè ella intenda riferirsi all'attuale periodo dei lavori della Camera. Se però la domanda di rinvio volesse dire non accogliere la mozione, non potrei consentire. Con questo intendimento io aderisco.

PRESIDENTE. Così la discussione della mozione dell'onorevole De Felice sarà stabilita in un altro giorno.

La seduta è tolta alle ore 19.25.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 14:

1. Interrogazioni.

2. *Seguito della discussione sul disegno di legge:*

Stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916. (287).

Discussione dei disegni di legge:

3. Stato di previsione della spesa del Ministero dell'interno per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916. (286).

4. Stato di previsione della spesa del Ministero delle colonie per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916. (284 e 284-A-bis)

5. Stato di previsione della spesa del Ministero degli affari esteri per l'esercizio finanziario dal 1° luglio 1915 al 30 giugno 1916. (283)

Risposte scritte ad interrogazioni.

INDICE.

ABOZZI: Edifici di custodia dei tabacchi in Sassari	Pag. 9212
ALESSIO: Provvedimenti contro gli incettatori dello zucchero	9212
ARRIGONI: Esportazioni	9213
BEGHI: Aeroplani nemici	9214
BRUNELLI: Laureati in chimica sotto le armi	9214
BUSSI: Soldati ammalati e inviati di nuovo al fronte	9215
CAPPA: Medici unici titolari di condotta sotto le armi	9215
COLONNA DI CESARÒ: Inventari dei beni di cittadini italiani in Austria	9215
DRAGO: Appaltatori di servizi pubblici (esonero dal servizio militare)	9216
GALLENGA: Corpo veterinario militare	9216
GARGIULO: Veterinari provinciali militari	9217
GIORDANO: Sess'oni speciali di esami nelle scuole commerciali	9217
MACCHI: Fornitura del pane al presidio di Catania	9217
MASINI: Sottotenenti medici di complemento	9218
MICHELI: Successioni dei militari morti in guerra	9218
— Militari dispersi	9218
— Impiegati e maestri nei comuni danneggiati dal terremoto	9219
MONTI-GUARNIERI: Divieto di emigrazione all'estero	9219
MORISANI: Ufficiali medici di complemento	9221
NUVOLONI: Servizio ferroviario Genova-Ventimiglia	9221
PEZZULLO: Turno dei sanitari al fronte	9222
— Magistrati sotto le armi	9222
PUCCI: Medici veterinari richiamati	9222
— Veterinari provinciali richiamati	9222
— Ufficiali veterinari	9223
RAMPOLDI: Cambio degli ufficiali medici	9223
RAVÀ: Comunicazioni ferroviarie Roma-Ravenna	9223
SOGLIA: Maestri di Isola Liri	9224
TOSTI ed altri: Applicati della guerra ufficiali territoriali	9224
VIGNA: Capitani d'amministrazione	9224-25

Abozzi. — *Al ministro delle finanze.* — « Per conoscere le ragioni che hanno ritardata la esecuzione della legge con la quale sono stati accordati fondi straordinari per la sistemazione degli edifici di custodia e di cura dei tabacchi in Sassari, e se non ritenga urgente provvedere alla sistemazione degli edifici stessi ».

RISPOSTA. — « All'epoca in cui fu presentato il disegno di legge per nuove costruzioni nell'interesse dell'azienda dei tabacchi la coltivazione a Sassari sembrava dovesse prendere un notevole incremento ed in tal caso l'attuale sede dell'ufficio po-

sto in locali demaniali attigui alla Regia Università degli studi sarebbe stata insufficiente. In questi ultimi tempi però si è verificata nella coltivazione una certa depressione, di guisa che per i bisogni del monopolio è venuta meno, per ora, l'urgenza di provvedere a nuovi locali.

« Tuttavia, anche di fronte alla necessità che è stata più volte segnalata di ampliare gli Istituti universitari di Sassari, l'Amministrazione, per dare modo agli Istituti medesimi, di valersi dei locali dell'Agenzia dei tabacchi, situati nel medesimo fabbricato, si sarebbe già indotta a trasferire l'attuale sede dei propri uffici, ma, prima d'ora, non le fu possibile trovare una località adatta per tale trasferimento.

« Da ulteriori ricerche fatte nell'agosto 1915 è risultato che il Municipio di Sassari sarebbe disposto a vendere l'attuale mattatoio, comprendente un gruppo di fabbricati che con opportuni adattamenti servirebbero all'uso; e l'Amministrazione, pur essendosi in massima dichiarata disposta ad intavolare trattative, si è riservata di prendere una definitiva risoluzione dopo l'esame tecnico e finanziario della proposta, i cui elementi le pervennero pochi giorni fa, soltanto il 19 febbraio ultimo scorso con nota n. 2667 del comune di Sassari. È ovvio però che ogni decisione al riguardo sarà subordinata al preventivo accordo sulle modalità contrattuali ed alla possibilità che venga messo a disposizione dell'Amministrazione lo stabile di cui trattasi, dopo che il Consiglio comunale ne abbia regolarmente deliberata la vendita.

« Il sottosegretario di Stato

« BASLINI ».

Alessio. — *Ai ministri delle finanze e di agricoltura, industria e commercio.* — « Per sapere se intendano prendere provvedimenti contro le unioni delle raffinerie di zucchero e delle distillerie di alcool che, sindacate in forma di trusts nel momento difficile che attraversiamo, nel quale non è possibile alcuna concorrenza dall'estero, trattengono l'offerta della merce ai rivenditori e quindi hanno modo di accrescere artificialmente e progressivamente il prezzo di prodotti di prima necessità alimentare ed industriale a detrimento definitivo dei consumatori ».

RISPOSTA. — « La questione dello zucchero attrasse l'attenzione del Governo dall'istante in cui parve evidente che per lo scarso raccolto di barbabietole l'industria

nazionale non avrebbe potuto provvedere al consumo interno fino alla nuova campagna saccarifera 1916-17. Le osservazioni e gli studi fatti in tale argomento hanno condotto ai provvedimenti che sono stati sanzionati col decreto luogotenenziale del 16 febbraio ultimo scorso.

« Il Governo ha tutta la ragione di sperare che i provvedimenti stessi avranno efficacia di mantenere il mercato dello zucchero in condizioni normali, in modo da eliminare ogni preoccupazione circa un possibile sfruttamento delle condizioni difficili che ora si attraversano.

« Per quanto riguarda lo spirito, sta in fatto che questo prodotto ha subito un rialzo di prezzo che non può spiegarsi semplicemente con l'aggravio della tassa di fabbricazione. Non sembra però fondata l'ipotesi che tale rincaro deve attribuirsi a operazioni speculative. Esso apparisce piuttosto effetto della diminuita produzione causata dalla deficienza della materia prima. Devesi ricordare infatti che il raccolto del vino fu l'anno scorso eccezionalmente scarso; che il granturco fu riservato più largamente all'alimentazione umana, e che minori furono le quantità di melassi e residui della lavorazione delle barbabietole messe a disposizione delle distillerie.

« Aggiungasi che la domanda dell'alcool per la fabbricazione di esplosivi ha acquistata un'intensità eccezionale e che non richiede spiegazioni.

« Il Governo segue in ogni modo con incessante attenzione le vicende del mercato nazionale rispetto allo spirito come a ogni altro prodotto e dà piena assicurazione che non indietreggerà dinanzi a nessun provvedimento che l'utile del Paese potesse eventualmente richiedere.

« La presente risposta viene data anche a nome dell'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio.

« Il sottosegretario di Stato

« BASLINI ».

Arrigoni. — *Ai ministri delle finanze, della guerra e dei lavori pubblici.* — « Per conoscere se, allo scopo di mantenere quanto è possibile intatte le fonti dell'industria e del commercio e nell'interesse della vita economica del Paese, ritengano opportuno di efficacemente semplificare e rendere più spiccio il regime delle esportazioni, già ammesse e autorizzate; specialmente disponendo che le pratiche presso i vari competenti uffici siano rese più agevoli, solle-

citando gli istradamenti e rendendo più rapido il movimento dei vagoni e dei piroscafi ».

RISPOSTA. — « Dopo l'adozione delle nuove norme regolatrici del servizio per i permessi di esportazione in eccezione ai divieti, che sono entrate in vigore col 1° gennaio ultimo scorso, qualche inconveniente manifestatosi in precedenza è stato eliminato.

« Infatti, salvo i casi in cui assolutamente sono necessarie indagini e ricerche prima di deliberare, le numerose domande di esportazione che pervengono col tramite delle Camere di commercio hanno, di regola, esito sollecito presso il Ministero delle finanze, ove si riunisce apposita Commissione consultiva, nella quale interviene — fra gli altri — un delegato del Ministero della guerra.

« Non è da escludersi che occorra qualche volta tempo maggiore del normale per assumere informazioni, chiedere dati e fare accertamenti. Ma a questa necessità inevitabile, date le esigenze del momento attuale per certe esportazioni, i Dicasteri delle finanze, della guerra, e in genere tutti gli altri Ministeri o uffici dipendenti a cui occorre rivolgersi, cercano di provvedere con la maggiore rapidità.

« Si aggiunga che, per la esportazione di molte merci, si sono autorizzate le dogane a rilasciare i permessi relativi, direttamente; e consta che esse, sia per il rilascio di tali permessi e sia per l'esecuzione di quelli autorizzati dal Dicastero delle finanze, danno prova della maggiore diligenza.

« Circa poi l'istradamento delle merci che si esportano, devesi dichiarare che l'Amministrazione delle ferrovie dello Stato, nella esecuzione del compito di sua spettanza, mantenendosi in rapporti con lo stesso Ministero delle finanze ed eventualmente con gli altri Ministeri interessati ed impartendo tutte le necessarie istruzioni alle stazioni, ha sempre procurato di agevolare al possibile l'attuazione delle disposizioni emanate dall'autorità doganale.

« Certamente le condizioni eccezionali del momento esigono la rigorosa osservanza di speciali formalità, l'eseguimento di visite doganali, lunghe e minuziose, con controllo paziente e laborioso, formalità imposte dalla tutela dei supremi interessi della Nazione.

« Tale inevitabile condizione di cose non può a meno di rendere le esportazioni più

lente ed impacciate che non sieno in tempi ordinari e di causare giacenze di carri carichi nelle stazioni di partenza, lungo il viaggio e specialmente nelle stazioni di confine, dove si verificano talvolta soste, anche prolungate, di carri, in attesa che l'Amministrazione finanziaria abbia espletati i propri accertamenti e dia poi il benestare all'uscita della merce dal Regno.

« Le ferrovie, mentre si attendono alle prescrizioni del Ministero delle finanze, pongono ogni cura per eliminare e ridurre quanto è possibile le soste dei carri, essendo specialmente in questi momenti di principale interesse anche della stessa Amministrazione ferroviaria di evitare inutilizzazioni di materiale. Esse perciò, nei limiti consentiti dalle esigenze militari e dalle occorrenze dei trasporti urgenti ed importanti che si hanno nell'interno, facilitano da parte loro il carico delle merci destinate all'estero.

« La presente risposta viene data — oltre che per conto del Ministero delle finanze — anche degli altri due Dicasteri, della guerra e dei lavori pubblici, cui la interrogazione è stata pure rivolta.

« *Il sottosegretario di Stato*

« BASLINI ».

Beghi. — *Al ministro della guerra.* — « Per sapere se, in seguito alle sempre più frequenti ed audaci incursioni di aeroplani nemici, non creda urgentemente necessario, a tutela della pubblica incolumità, presidiare di opportune difese anti-aeree i ponti ferroviari sul Po a Pontelagoscuro e sull'Adige nei pressi di Rovigo ».

RISPOSTA. — « Premesso che la risposta non può essere data pubblicamente, vista la grande riservatezza della questione, e che i ponti sull'Adige e sul Po, per quanto riguarda la difesa anti-aerea, sono compresi nella zona di competenza del Comando supremo, s'informa l'onorevole interrogante che se passerà al Ministero (Direzione generale aeronautica) gli potrà essere dato — sotto il preciso impegno del più assoluto riserbo — qualche personale chiarimento in proposito.

« *Il ministro*

« ZUPELLI ».

Brunelli. — *Al ministro della guerra.* — « Per sapere se non creda equo conferire il grado di sottotenente ai laureati in chimica che, chiamati alle armi, prestano ser-

vizi speciali presso i laboratori tecnici e sanitari dello Stato, in conformità al trattamento fatto a tutti gli altri laureati e ai diplomati in farmacia e giusta la richiesta già presentata al Ministero della guerra con relativa documentazione dell'Unione italiana fra i laureati in chimica ».

RISPOSTA. — « Come è stato già fatto presente direttamente all'Unione Italiana fra i laureati in chimica, ed anche alle persone (eminenti professori e uomini politici) che avevano esposto al Ministero della guerra i desiderata dei laureati in chimica, richiamati alle armi, sono dolente dover rispondere all'onorevole interrogante che ho esaminato con la migliore benevola attenzione i desiderata dei medesimi, ma ad essi non mi è consentito di dare accoglimento.

« La concessione del grado di ufficiale è stata fatta non a tutti i laureati, ma alla sola classe sanitaria (medici e veterinari) ed ai laureati in ingegneria che potessero essere adibiti ai servizi tecnici delle armi di artiglieria e genio. E ciò è stato possibile non solo in quanto esiste una speciale categoria di ufficiali adibiti ai servizi tecnici delle suddette armi, ma anche nella considerazione che i detti professionisti, chiamati alle armi, prestano un servizio con attribuzioni e mansioni militari, che non differiscono da quelle cui attendevano nell'esercizio privato della professione.

« La stessa cosa non si può dire per i laureati in chimica. È vero che esiste un corpo di farmacisti militari il quale per la durata della guerra è stato anche militarizzato con un grado corrispondente all'assimilazione stabilita, per il tempo di pace, dalla legge che li riguarda; ed è vero altresì che i laureati in chimica muniti del diploma di chimico farmacista possono essere nominati ufficiali farmacisti di complemento, ma all'infuori di tali provvedimenti non sarebbe opportuno conferire un grado ai chimici per il solo fatto che sono provvisti di una laurea. Essi non potrebbero trovare che in esiguo numero un corrispondente impiego, come tali, nei servizi dell'esercito, ed al bisogno che dei medesimi potrà sorgere si può agevolmente provvedere volta per volta con ufficiali della milizia territoriale o di complemento laureati in chimica, come si pratica tuttora.

Il ministro

« ZUPELLI ».

Bussi. — *Al ministro della guerra.* — « Per sapere se creda risponda ad equità e giustizia ed a sani criteri di coscienza sanitaria, la disposizione data per cui soldati reduci dal fronte ammalatisi in licenza invernale e ricoverati negli ospedali militari, debbano essere dimessi da questi ed inviati subito al fronte senza licenza di convalescenza, senza eccezione alcuna, neppure per i colpiti da malattie infettive lunghe ed esaurienti (tifo o gravissime polmoniti, broncopolmoniti diffuse da influenza, ecc.) ».

RISPOSTA. — « La disposizione alla quale accenna l'onorevole interrogante è stata presa d'accordo col Comando supremo per ragioni d'indole disciplinare, per evitare incresciosi abusi che si erano verificati e sopra tutto per mantenere il più possibile integra la consistenza dei riparti mobilitati.

« Per tali ragioni i militari caduti ammalati durante la licenza invernale vengono fatti rientrare nella zona di guerra appena siano in grado di viaggiare senza pericolo alcuno, e ad essi non può venire concessa licenza di convalescenza: ma qualora di tale licenza abbiano bisogno, essi la trascorrono nei convalescenziari stabiliti nella zona di guerra; e in ogni caso non fanno ritorno ai propri riparti se non quando sono in grado di riprendere incondizionato servizio.

« *Il ministro*
« ZUPELLI ».

Cappa. — *Al ministro della guerra.* — « Per sapere, se i medici unici titolari di condotta siano di diritto dispensati dal servizio sotto le armi, come pare che non debba avvenire per il dottor Alfredo Villa fu Enrico, unico titolare della condotta medica di Corteolona, malgrado che il prefetto di Pavia, in relazione alla circolare 2 maggio 1915, n. 20400-2, del Ministero dell'interno, abbia sin dal 2 maggio rimesso a codesto Ministero certificato di dispensa ».

RISPOSTA. — « Per la grande scarsità attuale di personale sanitario militare sono state sospese, in base alla facoltà concessa al Ministero dall'articolo 3 del regolamento sulla dispensa dalla chiamata alle armi, tutte le concessioni di esonero da servizio a medici vincolati ad obblighi militari.

« *Il ministro*
« ZUPELLI ».

Colonna di Cesarò. — *Al ministro degli affari esteri.* — « Perchè in marzo, quando

si svolgevano già avvenimenti che potevano condurre alla guerra con l'Austria, l'Ambasciata italiana a Vienna e taluni Consolati generali italiani in Austria si rifiutarono di ricevere gl'inventari dei beni e interessi che talune ditte italiane in Austria presentarono loro, per trovarsi eventualmente garantite in caso di apertura di ostilità ».

RISPOSTA. — « La semplice consegna alle Regie Rappresentanze in Austria-Ungheria di inventari concernenti i beni posseduti in quello Stato da cittadini italiani, non avrebbe avuto efficacia nè dal punto di vista legale nè dal punto di vista pratico, trattandosi di atti che costituivano semplici dichiarazioni private, sprovviste di forza probatoria, e visto che alle nostre Rappresentanze mancava il modo di accertare che queste dichiarazioni corrispondevano esattamente allo stato delle cose. Ciò non avrebbe potuto farsi se non mediante sopralluoghi di persone dotate delle speciali cognizioni tecniche e delle speciali qualità volute dalla legge del luogo. D'altra parte, prima che avvenisse la nostra partecipazione al conflitto europeo, le nostre Rappresentanze all'estero erano tenute a seguire in ogni loro attività e manifestazione una condotta ispirata al più grande riserbo. Si è per tutte queste ragioni di varia indole che le dette autorità nostre consigliarono gli interessati a rivolgersi ai notai del luogo dai quali essi potevano ottenere documenti capaci di avere la forza probatoria necessaria.

« Verificatosi lo stato di guerra tra l'Italia e l'Austria-Ungheria, questo Ministero ha ricevuto esso tutte le denunce di beni posseduti e di danni subiti in Austria-Ungheria, fatte dai nostri connazionali. È questo Ministero che ora provvede a dare corso, per quanto è possibile nella situazione attuale, a quelle domande, a conservare tali documenti pel momento in cui potranno essere fatti valere ed a disporre per le più ampie misure di tutela oggi possibili.

« Nessuna lagnanza è pervenuta a questo Ministero, nè prima, nè dopo lo scoppio del conflitto italo-austriaco, sulla linea di condotta che i Regi Uffici interessati hanno creduto dover adottare di fronte all'offerta di deposito, nelle cancellerie consolari, di inventari relativi alle proprietà italiane nella duplice monarchia.

« *Il sottosegretario di Stato*
« BORSARELLI ».

Drago. — *Al ministro della guerra.* — « Sui criteri seguiti in massima dalla Commissione per gli esoneri di Palermo, nell'applicazione del decreto 17 giugno 1915, e se creda poi, in ispecie, ispirato ai fini e ai criteri della legge il mancato esonero di appaltatori di servizi pubblici che si trovano nelle precise condizioni previste dal comma *b* del decreto, e per contro, l'esonero di proprietari di piccole industrie private che non si trovano nè per esercizio tecnico, nè per forniture allo Stato, nè per insostituibilità, nè per l'interesse dell'economia nazionale o dell'ordine pubblico, nelle condizioni prescritte dalla legge ».

RISPOSTA. — « L'onorevole interrogante non denuncia fatti specifici, sicchè non è possibile dargli una risposta concreta. Gli appaltatori dei servizi pubblici interessanti le provincie e i comuni titolari di grandi aziende che interessino l'economia nazionale o l'ordine pubblico, ove ritengano che la Commissione per gli esoneri di Palermo abbia errato a loro danno nell'applicazione del decreto luogotenenziale 17 giugno 1915, n. 887, possono ricorrere al Ministero della guerra, o a quello della marina, in conformità all'articolo 26 delle norme approvate col decreto ministeriale 30 giugno 1915.

« Di tali ricorsi ne sono pervenuti fino ad oggi soltanto quattro, che sono stati riconosciuti tutti infondati dalla apposita Commissione centrale, istituita presso questo Ministero, e sono stati respinti da S. E. il ministro.

« Uno dei ricorrenti, tal Riecobono Giulio fu Oreste, assunto di due imprese carcerarie riflettenti il mantenimento delle carceri giudiziarie e mandamentali, l'una per la provincia di Avellino e l'altra per quella di Caltanissetta, non ha creduto di acquetarsi alle decisioni ministeriali, ed ha proposto avverso di essa ricorso straordinario a Sua Maestà il Re.

« La procedura relativa è in corso.

« Quanto all'altro addebito mosso dall'onorevole interrogante alla Commissione per le esonerazioni di Palermo di aver concesso troppo largamente esonerazioni a piccole imprese, anch'esso è generico, e non è pertanto possibile rispondervi partitamente.

« Una recente ispezione alla Commissione di Palermo ha dato buoni risultati circa il funzionamento generale del servizio; e per qualche raro caso, l'ispettore ha dato disposizioni che le esonerazioni concesse non

siano oltre prorogate (ispettore commendatore Federigo Lippi, vice direttore generale leva e truppa).

« Anche l'ufficio centrale esonerazioni, nella funzione di controllo delle esonerazioni concesse dalla Commissione di Palermo, in base al decreto 17 giugno 1915, numero 887, ha avuto raramente occasione di fare rilievi o di ordinare revocche di esonerazioni.

« Se l'onorevole interrogante crederà di accennare a qualche caso specifico, e di dare informazioni diverse da quelle che risultano dagli atti, si provvederà al riesame delle pratiche che fossero particolarmente segnalate.

« *Il ministro*
« ZUPELLI ».

Gallenga. — *Ai ministri della guerra e del tesoro.* — « Per sapere se, specialmente in seguito al recente aumento di ufficiali superiori del corpo sanitario militare, non ritengano giusto ed opportuno estendere analoghi provvedimenti al corpo veterinario militare, allo scopo di diminuire la sperequazione di carriera rispetto alle armi combattenti; per conoscere da quali ragioni siano indotti a mantenere nel grado di tenenti colonnelli i direttori di veterinaria d'armata, e in gradi inferiori i capi ufficio veterinari addetti ai Comandi di corpo di armata; e infine per essere informato dei motivi per i quali sono a tutt'oggi rimasti lettera morta i miglioramenti proposti dalla Commissione militare d'inchiesta, a favore di questo corpo, le cui benemeritenze, sia in pace, sia in guerra, sono da tutti riconosciute ».

RISPOSTA. — « Tutti gli aumenti di organico effettuati nelle varie armi e corpi dall'inizio della guerra europea sono dipesi non da considerazioni di perequazione di carriera, ma da vere e proprie esigenze di servizio e per eliminare inconvenienti eventuali nell'esercizio delle funzioni ai singoli gradi corrispondenti. Là dove queste ragioni concorrevano hanno indotto l'Amministrazione a provvedimenti in favore anche del corpo veterinario militare, che ha visto, nei limiti del bisogno, aumentati in relazione i suoi quadri.

« Se in avvenire si riconoscesse la necessità di ulteriori provvedimenti in favore del detto corpo, di cui l'Amministrazione apprezza altamente le benemeritenze acquisite sia in pace che in guerra, non si man-

cherebbe di adottarli, salvo a guerra ultimata a definire la sistemazione del corpo veterinario militare in base agli elementi dettati dall'esperienza, non essendosi fino ad oggi riconosciuta l'opportunità di accogliere i suggerimenti della Commissione di inchiesta.

« Il ministro

« ZUPELLI ».

Gargiulo. — *Al ministro della guerra.* — « Per sapere se non creda di dover concedere il grado di capitano ai veterinari provinciali assunti in servizio militare, specialmente in considerazione di essersi tale grado già concesso ai medici provinciali ».

RISPOSTA. — « La questione è già in corso di studio, e nel risolverla non si mancherà di tener conto, oltre che delle varie esigenze del servizio zoiiatrico militare, anche dell'opportunità segnalata di fare in argomento, per quanto possibile, trattamento analogo alle due accennate categorie di sanitari provinciali.

« Il ministro

« ZUPELLI ».

Giordano. — *Al ministro di agricoltura, industria e commercio.* — « Per sapere se per gli allievi delle scuole commerciali governative, soggetti alla leva 1897, intendasi accordare speciali sessioni di esami allo scopo di agevolare la prestazione del servizio militare, come vennero concesse dal ministro della istruzione pubblica per istituti di pari grado ».

RISPOSTA. — « Il ministro di agricoltura, industria e commercio, ha portato da tempo la sua attenzione sull'opportunità di permettere a quegli alunni delle scuole medie di commercio i quali — appartenendo alla classe di leva 1897 o essendo riformati di classi anteriori chiamati a nuova visita di revisione — potrebbero essere chiamati a prestare servizio militare eventualmente prima della chiusura del corrente anno scolastico, di sostenere gli esami di promozione o di licenza prima di tale chiamata. Nell'adozione di un provvedimento eccezionale al riguardo, non sarebbe stato possibile prescindere dalla considerazione del carattere speciale delle scuole di commercio e della natura eminentemente pratica degli insegnamenti che vi si impartiscono.

« Occorreva quindi stabilire la data della speciale sessione di esami in epoca nella

quale gli insegnanti avessero già svolto se non tutto il programma, almeno la maggior parte di esso.

« In omaggio a questa considerazione e nell'intendimento di non trascurare la condizione degli alunni chiamati alle armi, il Ministero ha deciso di accordare, in via eccezionale, una sessione straordinaria di esami di promozione e di licenza nelle scuole medie di commercio, la quale avrà inizio non prima del 15 aprile prossimo venturo. A tale sessione potranno essere ammessi soltanto gli alunni regolarmente iscritti nell'anno scolastico 1915-16 ed in regola col pagamento delle tasse scolastiche per l'intero anno, i quali siano stati dichiarati idonei al servizio militare in seguito alle visite di revisione ai riformati o nella visita medica della leva sulla classe 1897. Tali condizioni dovranno essere provate mediante documenti rilasciati dall'autorità militare.

« Il sottosegretario di Stato

« COTTAFVI ».

Macchi. — *Al ministro della guerra.* — « Per sapere quali ragioni abbiano indotto l'Amministrazione militare a non tener conto dell'offerta per la fornitura del pane al presidio di Catania, presentata il 12 dicembre 1915, dal signor Bonanno Luciano, vecchio ed incensurato fornitore delle truppe, per il prezzo di lire 0.2944 ed a preferire l'offerta del signor Domenico Minniti per prezzo di lire 0.3375, ciò che importa, per solo presidio di Catania, una differenza a danno dell'Erario di circa quarantamila lire. Desidera inoltre conoscere se tali criteri saranno adottati per i trimestri successivi ».

RISPOSTA. — « L'offerta presentata dal signor Bonanno Luciano per assumere la fornitura del pane occorrente alle truppe del presidio di Catania durante il primo trimestre dell'anno in corso non fu tenuta in considerazione dalle autorità militari locali, cui fu regolarmente trasmessa, perchè, durante il servizio disimpegnato nel corso dell'anno 1915, il Bonanno stesso aveva lasciato molto a desiderare sotto tutti i rapporti.

« L'attuale fornitore, signor Minniti, invece, che dava di sè sicuro affidamento, ha consegnato genere di pieno gradimento delle truppe.

« Per quel che concerne poi l'appalto della fornitura in parola pel periodo di tempo 1° aprile-30 giugno 1916, premesso che nel contratto col signor Minniti, per

disposizione d'indole generale, è stata apposta una speciale clausola secondo cui esso si sarebbe inteso rinnovato ove non fosse stata data regolare disdetta da una delle due parti contraenti venti giorni prima della scadenza, questo Ministero ha il pregio di far presente che ha invitato il Comando del presidio di Catania ad esaminare se, in relazione ai prezzi correnti sulla piazza, potesse l'Amministrazione, in un'eventuale licitazione privata, avere la possibilità di ottenere condizioni migliori di quelle stabilite nel contratto ora in corso ed a provvedere in conseguenza.

« Il ministro
« ZUPELLI ».

Masini. — *Al ministro della guerra.* — « Per conoscere le ragioni per le quali ai sottotenenti medici di complemento, che hanno compiuto più di diciotto mesi di servizio effettivo, non venne applicato il decreto luogotenenziale dell'agosto 1915 col quale dovevano essere promossi tenenti ».

RISPOSTA. — « Il decreto luogotenenziale sopracitato è stato applicato a tutti quei sottotenenti medici per i quali, dalle autorità competenti, è pervenuta al Ministero la prescritta proposta di avanzamento.

« Essi hanno pertanto ottenuta la promozione a tenente, mentre non l'hanno ottenuta quei sottotenenti per i quali non è pervenuta la proposta suddetta.

« Il ministro
« ZUPELLI ».

Micheli. — *Al ministro delle finanze.* — « Per conoscere se non creda, per evidente ragione di equità, applicare le disposizioni circa il pagamento della tassa di successione per le somme, valori ed oggetti di pertinenza dei militari morti in campagna, rimasti presso l'Amministrazione militare, per le competenze ed assegni personali dovuti agli stessi anche a quegli eredi che hanno già pagate le tasse relative, disponendo per il rimborso di esse ».

RISPOSTA. — « Il decreto luogotenenziale 17 febbraio 1916, n. 180, pubblicato nel n. 48 della *Gazzetta Ufficiale*, in data 28 dello stesso mese, esenta dalla tassa di successione le somme, valori ed oggetti lasciati dai militari od altre persone addette all'esercito in campagna, morti in guerra o per causa di ferite riportate o di

malattia contratta a causa della guerra entro i 12 mesi precedenti alla morte, e l'importo delle competenze e degli assegni personali contemplati dallo stesso decreto senza alcuna limitazione od eccezione.

« L'esenzione spetta quindi anche se trattisi di successione apertasi anteriormente alla data del decreto, e, per logica conseguenza, nei casi in cui la tassa sia stata già pagata, è dovuta la restituzione.

« Ciò sarà messo in evidenza nell'inserire nel *Bollettino ufficiale delle tasse* il citato decreto, al che si sta provvedendo.

« Il sottosegretario di Stato
« BASLINI ».

Micheli. — *Al ministro della guerra.* — « Per conoscere se, applicando la saggia innovazione introdotta nell'organizzazione delle notizie riferentisi ai combattenti, non creda di modificare gli attuali criteri circa la dispersione ed irreperibilità, per modo che debba venire senz'altro dichiarata anche per coloro dei quali non si hanno notizie da parecchi mesi; anche se le prime indicazioni ai depositi pervenute li indicano come feriti dei quali si ignora il luogo di degenza ».

RISPOSTA. — « Con decreto luogotenenziale del 27 giugno 1915, n. 1103, pubblicato a cura del Ministero del tesoro, fu stabilito, all'articolo 2, che la dichiarazione di irreperibilità, per i militari dispersi, dovrà essere redatta appena trascorsi due mesi dalla scomparsa del militare.

« Tale disposizione, per quanto risulta a questo Ministero, viene osservata costantemente dalle dipendenti autorità, le quali rilasciano le anzidette dichiarazioni, non dopo parecchi mesi dalla dispersione del militare, come accenna l'onorevole interrogante, ma dopo due soli mesi.

« Il ministro
« ZUPELLI ».

Micheli. — *Ai ministri dell'istruzione pubblica e dell'interno.* — « Per conoscere se non credano conveniente provvedere con un decreto riparatore al riconoscimento per gli impiegati e maestri dimoranti nei comuni danneggiati dal terremoto Marsicano ed elencati con Regio decreto 22 aprile 1915, n. 542, degli stessi diritti stabiliti per gli impiegati e maestri dimoranti nei comuni elencati nei decreti analoghi ».

RISPOSTA. — « A seguito del terremoto del 13 gennaio 1915 sono stati compilati

vari elenchi di comuni colpiti dal disastro, distinguendoli a seconda della entità dei danni constatata in ciascun comune e tenuta presente, come era necessario, per la determinazione dei vari benefici accordati.

« Col decreto luogotenenziale 26 settembre 1915, n. 1468, soltanto i comuni più gravemente danneggiati, e cioè quelli compresi negli elenchi approvati con i Regi decreti 7 e 14 febbraio e 22 aprile 1915, nn. 71, 72, 118 e 543, sono stati autorizzati a corrispondere ai propri impiegati e salariati l'indennità di disagiata residenza.

« E poichè, per l'articolo 7 del Regio decreto 9 maggio 1915, n. 654, fu concessa l'indennità di disagiata residenza ai maestri in servizio nei comuni danneggiati nei limiti di tempo e nella misura fissata per gli impiegati degli enti locali, ne deriva che solamente ai maestri residenti nei comuni compresi negli elenchi sopraindicati spetta l'indennità in parola.

« Non sarebbe il caso di estendere il beneficio dell'indennità stessa agli impiegati ed ai maestri che prestano servizio nei comuni di cui al Regio decreto 22 aprile 1915, n. 542, poichè questi ultimi comuni, avendo subito danni non gravi, sono stati ammessi soltanto a godere le agevolzze della concessione di sussidi, contributi, mutui di favore ed esenzioni tributarie per la riparazione e la ricostruzione degli edifici.

« Tanto si manifesta anche a nome del ministro della pubblica istruzione, cui la interrogazione è stata pure rivolta.

« *Il sottosegretario di Stato*

« CELESIA ».

Monti-Guarnieri. — *Al ministro degli affari esteri.* — « Per sapere se non creda doveroso nell'interesse della patria vietare assolutamente qualsiasi emigrazione all'estero ».

RISPOSTA. — « Fin dal novembre 1914 il Governo, confortato dal parere di autorevoli parlamentari di nota competenza in materia di emigrazione, fissò le direttive da seguirsi per riguardo alla nostra emigrazione.

« Constatò che non era opportuno sospendere l'emigrazione col provvedimento di cui all'ultimo alinea dell'articolo 1º della legge 31 gennaio 1901, n. 23; ma che fosse invece necessario di porre in opera tutte le misure consentite dalle nostre leggi per raggiungere l'intento di limitare e disciplinare l'emigrazione a seconda dei bi-

sogni dei lavoratori e soprattutto dell'interesse del Paese.

« In oggi le condizioni dell'Italia sono certo diverse da quelle del novembre 1914; ma quegli stessi motivi che allora scongiurarono un divieto assoluto dell'emigrazione, valgono ancora a consigliare che quella decisione non sia alterata.

« Ed invero la sospensione assoluta e totale dell'emigrazione non è ritenuta nè opportuna nè necessaria. Non è opportuna in relazione ai principi informativi della nostra legislazione che, nel trentennale suo sviluppo, fu costantemente ispirata a criteri della massima liberalità. Poichè se si rifuggì dall'incoraggiare comunque l'emigrazione, si evitò di ostacolarla e reprimerla, contenendola soltanto negli strettissimi limiti necessari ai fini supremi della difesa militare della Nazione o nell'interesse stesso di coloro che intendevano espatriare quando erano note le condizioni sfavorevoli in cui sarebbero venuti a trovarsi determinati mercati. E neppure è opportuno in relazione alle presenti condizioni della vita del paese ed al carattere assunto oggidì dalla nostra emigrazione.

« L'Italia ha sparsi per tutto il mondo circa sei milioni di cittadini, la maggior parte dei quali sono raggruppati in colonie stabili. Tra queste colonie — nei paesi di America, di Europa e del bacino del Mediterraneo soprattutto — è un continuo flusso e riflusso di emigranti, i quali, pur avendo fissata stabilmente la propria dimora all'estero, non hanno definitivamente rotti i vincoli che li legano al proprio paese ed ai propri parenti. Fra essi, molti sono che gestiscono per proprio conto all'estero piccoli esercizi o piccoli stabilimenti industriali ed agricoli, che talora non rimasero chiusi in seguito alla guerra, solo perchè gli uomini atti alle armi furono e seguitano a venire gradatamente sostituiti dalle donne, dai vecchi, dai giovanetti. Proprietari di caffè, di pensioni, e di altri negozi negli Stati Uniti e nell'America del Sud, orticoltori siciliani nel territorio tunisino ed algerino, *farmers* piemontesi, lombardi e veneti nella Luisiana e nella California, impresari-costruttori in Europa, sono esempi tipici di questa importante corrente della nostra emigrazione.

« Non si può inoltre non tener conto di una categoria di nostri emigranti che si reca all'estero in servizio della nostra esportazione, come gli agrumari di Sicilia, i negozianti di paste alimentari del Saler-

nitano e del Napoletano, gli esportatori di formaggi del Lazio, della Lombardia, di Calabria, che accompagnano i prodotti all'estero per smerciarli o per consegnarli ai commissionari. In questi casi si tratta di quegli « esercenti il piccolo traffico », cui provvede l'articolo 3 della legge 2 agosto 1913, n. 1075, equiparandoli ai fini della tutela giuridica, ai lavoratori manuali. Tutta questa gente, temporaneamente espatriando, non danneggia la industria e il commercio locali, ma contribuisce invece a dare loro vita ed impulso.

« La sospensione dell'emigrazione non è poi ritenuta necessaria per gli interessi della nazione, poichè, sebbene i lavoratori più giovani e più validi si trovino sotto le armi e sebbene sia stata largamente distribuita nel Regno la esecuzione di lavori di utilità pubblica, il Governo non può disinteressarsi della sorte della mano d'opera anche nelle località più eccentriche, ove le industrie manifatturiere, per non essere atte ad una trasformazione per fini bellici, sono state arrestate di colpo o danneggiate dalla guerra, provocando anche notevole disoccupazione.

« Una misura così grave come quella prospettata dall'onorevole Monti-Guarnieri, sarebbe certamente causa di perturbamento economico e sociale all'interno e produrrebbe un certo disagio all'estero per i nostri nazionali, poichè interrompendo tradizioni acquisite, spezzando maglie di interessi costituitisi lentamente in anni lunghi di privazioni e di lavoro, potrebbe anche danneggiare le sorti della emigrazione che inevitabilmente tornerà a varcare i mari dopo la guerra.

« La proposta dell'onorevole Monti-Guarnieri generalizza uno stato di cose che egli forse ha constatato per una singola regione. Ma le condizioni del mercato del lavoro e le cause che determinano gli espatri variano a seconda di una stessa provincia, in quanto che si verifica che in alcuni di esse v'ha esuberanza di mano d'opera ed in altre penuria. Ora non v'ha dubbio che un provvedimento d'ordine generale, il quale vietasse l'emigrazione da tutto il Regno non potrebbe che turbare profondamente la vita economica del paese e provocare gravi inconvenienti in diretto rapporto con l'ordine pubblico. Contro un provvedimento di questo genere insorgerebbero anche non pochi membri della Camera i quali sanno come non sarebbe provvido l'ostacolare sistematicamente la emigrazione di tutti co-

loro i quali non avendo obblighi militari da assolvere, intendono di migliorare col maggior guadagno la loro situazione economica.

« Nè la Francia, nè l'Inghilterra hanno vietato la emigrazione, contrariamente a quanto fu detto e scritto dall'onorevole interrogante, certamente tratto in errore da inesatte notizie. Nè risulta che l'espatrio per paesi transoceanici sia tale da destare serie apprensioni poichè esso - ed è ovvio - si mantiene in proporzioni di gran lunga inferiori a quelle dei tempi normali. Basti dire che nei mesi di dicembre e gennaio scorsi emigrarono per le Americhe soltanto 2,774 persone delle quali appena 364 erano maschi fra i 16 ed i 18 anni. La regione alla quale appartiene il collegio dell'onorevole interrogante ha contribuito nel movimento emigratorio dei due mesi surriferiti per 132 persone; i giovinetti fra i 16 ed i 18 anni emigrati furono 3 in tutto - cifra che non appare impressionante - neppure in confronto di quella di 61 maschi che hanno lasciato le Marche durante i mesi di dicembre e gennaio.

« È opportuno ricordare che durante l'intero anno 1915 l'emigrazione italiana transoceanica è stata appena di 43,248 persone; nel 1914 essa raggiunse i 158,959 individui mentre nell'anno precedente era salita a 428,484 persone.

« Il Governo, pur rifuggendo dalle misure proibitive della emigrazione, ha, non pertanto, emanate disposizioni speciali tendenti a contenere il flusso emigratorio in giusti limiti di convenienza e per gli emigranti stessi e per il paese.

« Infatti, dopo la nostra mobilitazione, fu affidato al Commissariato della emigrazione il compito di rilevare sistematicamente le condizioni del mercato del lavoro nel Regno, di autorizzare gli arruolamenti di operai per l'estero e di rilasciare il nulla osta per i passaporti chiesti alle prefetture.

« In tal modo l'autorità centrale si è posta in grado di autorizzare l'espatrio di operai per l'estero solo in quelle regioni, provincie e comuni nei quali la disoccupazione è notevole; e ciò, naturalmente, dopo avere favorito le immigrazioni interne e la industria nazionale e l'agricoltura.

« D'altro canto, con provvedimenti singoli, si è raggiunto lo scopo di autorizzare la emigrazione soltanto a quelle persone alle quali non era opportuno di negare tale facoltà e si sono contemperate agli in-

teressi particolari le supreme necessità della difesa del Paese.

« *Il sottosegretario di Stato*
« BORSARELLI ».

Morisani. — *Al ministro della guerra.* — « Per conoscere le ragioni che, nelle attuali circostanze, determinano i criteri di anzianità per l'avanzamento da tenente a capitano degli ufficiali medici di complemento, ed il perchè della differenza di trattamento in confronto con quelli di altri corpi mobilitati, anche di milizia territoriale e di riserva, per cui l'anzianità vien calcolata dal 1914-1915, mentre per i detti ufficiali medici occorre risalire al 1909-1910 ».

RISPOSTA. — « Effettivamente se le promozioni da tenente a capitano degli ufficiali di arma combattente mobilitati sono avvenute con i criteri di anzianità sopra esposti, ciò è accaduto per la grande ed impellente necessità di poter appunto disporre, nelle circostanze attuali, di un considerevole numero di ufficiali di arma combattente di quel tale determinato grado.

« Tale necessità invece non si è sentita per gli ufficiali medici, anche per i quali del resto le promozioni da tenente a capitano sono di molto accelerate.

« *Il ministro*
« ZUPELLI ».

Nuvoloni. — *Al ministro dei lavori pubblici.* — « Per conoscere le ragioni per cui la Direzione generale delle ferrovie - malgrado le reiterate proteste degli Enti e dei cittadini e malgrado essa stessa riconosca che i treni viaggiatori lungo la Liguria occidentale sono mal distribuiti - non ha ancora provveduto a migliorare quell'importante servizio :

1° col rendere più sollecite - mediante opportune variazioni d'orario - le comunicazioni tra l'estrema Liguria, il Piemonte, la Lombardia e la Toscana ;

2° col lasciare almeno due treni diretti tra Genova e Ventimiglia, uno in ascesa e l'altro in discesa ;

3° col rendere più sollecito e breve il percorso ferroviario tra Genova e Ventimiglia e viceversa anche coi treni accelerati ».

RISPOSTA. — « Le modificazioni d'orario desiderate dall'onorevole Nuvoloni e da altri interessati per i treni della linea Genova-Ventimiglia non avrebbero potuto effettuarsi senza collegarne lo studio con quelli degli orari dei treni delle linee coincidenti

Torino-Savona, tanto più che le richieste erano pure intese ad ottenere miglioramenti nelle comunicazioni fra la Liguria occidentale e il Piemonte.

« Una migliore impostazione dei treni non sarebbe stata quindi possibile di studiare se non in occasione di un cambiamento d'orario generale.

« Ora, il progetto del nuovo orario, che andrà in vigore il 1° aprile prossimo venturo, contempla non pochi miglioramenti nel servizio della linea e nelle coincidenze. Devesi però avvertire che data la scarsità dei treni di cui si può disporre nelle condizioni attuali, si stabilirà, per non danneggiare il servizio locale, che ogni treno faccia servizio in tutte le stazioni della linea, mentre, per impostare in orario dei treni diretti tra Genova e Ventimiglia, si sarebbe reso indispensabile un aumento di treni che per ora assolutamente non si potrebbe accordare. Nè sarebbe possibile diminuire la durata del percorso tra Genova e Ventimiglia dei treni accelerati, poichè date le speciali condizioni della linea, a semplice binario e con molte stazioni intermedie, e date le difficoltà generali di cui risente tutto il servizio ferroviario, non si può pensare ora ad un acceleramento dei treni.

« *Il sottosegretario di Stato*
« VISOCCHI ».

Pezzullo. — *Al ministro della guerra.* — « Per sapere se creda opportuno ed equo stabilire un turno per il servizio sanitario alla fronte, tenendo presente l'età degli ufficiali medici ed in specie il periodo trascorso da essi al seguito di truppe di prima linea ».

RISPOSTA. — « L'opportunità di stabilire un turno degli ufficiali medici da lungo tempo addetti a servizi di prima linea con quelli pure da lungo tempo addetti ad ospedali da campo od a servizi di seconda linea e terza, viene attualmente studiata dal Comando supremo, il quale compatibilmente con le esigenze del servizio, non ha mancato e non mancherà di adottare quei provvedimenti che saranno ritenuti più opportuni.

« *Il ministro*
« ZUPELLI ».

Pezzullo. — *Ai ministri di grazia e giustizia e dei culti e della guerra.* — « Per conoscere per quali motivi non si è cercato di servirsi delle speciali attitudini dei magi-

strati richiamati in servizio militare, adibendoli indistintamente ai tribunali territoriali e di guerra garantendo così un più regolare funzionamento della giustizia militare ».

RISPOSTA. — « È noto che il funzionamento dei tribunali militari dipende esclusivamente dal Ministero della guerra, il quale provvede alla loro costituzione a norma delle disposizioni vigenti, senza alcuna ingerenza da parte del Ministero di grazia e giustizia. Ed è noto altresì che, per effetto del decreto luogotenenziale 21 ottobre 1915, n. 1513, le funzioni di ufficiale istruttore, di sostituto avvocato fiscale militare e di segretario presso i tribunali militari possono in tempo di guerra essere affidate ai funzionari dell'ordine giudiziario. Tale ultima disposizione fu determinata dall'aumentata mole di lavoro nei tribunali anzidetti, in considerazione dei numerosi procedimenti per frodi nelle forniture militari, procedimenti che in tempo di guerra si svolgono presso i tribunali militari.

« In base pertanto a tale disposizione, questo Ministero non ha mancato di corrispondere sollecitamente a tutte le richieste pervenute dall'Amministrazione della guerra per la designazione di magistrati da destinare a funzioni giudiziarie presso i vari tribunali. Ed allo scopo di non ridurre ulteriormente il personale disponibile per la giustizia ordinaria, le designazioni sono cadute in prevalenza su magistrati già richiamati alle armi, molti dei quali prestano attualmente servizio presso i tribunali militari.

« Il sottosegretario di Stato
« CHIMIENTI ».

Pucci. — *Al ministro della guerra.* — « Per conoscere se non ritenga sommamente equo estendere ai medici-veterinari richiamati, tutte le disposizioni che opportunamente furono emanate per i medici, circa le nomine a tenenti, capitani e maggiori ».

RISPOSTA. — La questione del conferimento del grado di maggiore di complemento in base a titoli accademici o professionali già risolta in precedenza affermativamente per i medici per impellenti necessità dei servizi sanitari militari, è ora allo studio anche per quanto riguarda i veterinari e nell'occasione non si mancherà di tener presenti le considerazioni di equità e di opportunità poste in rilievo.

« Il ministro
« ZUPELLI ».

Pucci. — *Al ministro della guerra.* — « Per sapere se non ritenga di dover concedere ora il grado di capitano ai veterinari provinciali richiamati (che non apporterebbe aggravio finanziario allo Stato), tenuto conto che ad altra interrogazione dell'interrogante fu risposto « non essere possibile la estensione del grado di capitano ai veterinari provinciali, senza usare lo stesso trattamento anche ai medici provinciali » e che con circolare n. 39 si è poi stabilito di assegnare il grado di capitano ai medici provinciali ».

RISPOSTA. — « L'articolo 57 della legge di avanzamento che permette di nominare i medici civili, che non abbiano impegni con la Croce Rossa, ufficiali medici di qualsiasi grado senza alcuna limitazione, è stato suggerito al legislatore dalla considerazione che durante la guerra, per l'estensione dei servizi sanitari non mai sufficienti ai numerosi bisogni, la classe dei medici viene ad essere gravata più che ogni altra categoria di cittadini.

« Era quindi equo che ai medici che accettano insieme col grado militare tutti gli obblighi di servizio resi anche più gravi dai continui spostamenti dall'una all'altra unità sanitaria si largheggiasse nella concessione dei gradi, ciò che venne fatto con la circolare 39 citata dall'onorevole interrogante, la quale però non è che una più benevola applicazione dell'articolo 57 della legge di avanzamento, di quanto non consentisse il decreto-legge n. 357 del 28 marzo 1915, che limitava le nomine al grado di capitano.

« Tali condizioni non si verificano invece per i veterinari, ai quali però, con un decreto luogotenenziale, venne concesso il grado limitatamente a quello di capitano, con un trattamento assai benevolo in confronto di altre categorie di professionisti, visto che nulla era preveduto dalla legge di avanzamento come lo era invece per i medici.

« Trattandosi quindi di un servizio di importanza, per quanto notevole, assai diversa da quello sanitario, non si ritiene opportuno l'ulteriore concessione che ora si richiederebbe, del grado di capitano ai veterinari provinciali, poichè con essa si darebbe ragione a coloro che ora già rivestono tale grado, a chiedere, in analogia al trattamento usato ai medici, la concessione di un grado superiore, concessione che non sarebbe giustificata e che accentuerebbe il

malumore delle altre categorie di professionisti a cui sopra si è accennato. E ciò tanto più che la concessione dei gradi fino a capitano ai veterinari costituisce già di per sè stessa un notevole trattamento di favore in confronto delle altre categorie di professionisti ugualmente benemerite ognuna nel suo speciale ramo di servizio.

« Il ministro
« ZUPELLI ».

Pucci. — *Al ministro della guerra.* — « Per conoscere se non ritenga opportuno di migliorare le condizioni di carriera degli ufficiali veterinari: 1° nominando maggiori tutti i capitani effettivi e richiamati che hanno un venticinquennio di spalline, tenuto conto che essi già percepiscono lo stipendio aumentato di due quinquenni e l'indennità di primo capitano e che di conseguenza grava già per loro sul bilancio lo stipendio di maggiore e le annesse indennità; 2° promuovendo primi capitani tutti quelli richiamati (territoriale o riserva) che abbiano in loro favore già venti anni di spalline ».

RISPOSTA. — « Il provvedimento suggerito di promuovere al grado di maggiore tutti i capitani del corpo veterinario militare effettivi o richiamati che contano già venticinque anni di spalline e percepiscono lo stipendio aumentato di due quinquenni e l'indennità di primo capitano, non troverebbe ostacolo nella sua attuazione per ragioni di bilancio, ma sibbene nell'impiego degli ufficiali a funzioni compatibili col nuovo grado che i medesimi verrebbero a rivestire, tenuto conto che il provvedimento non potrebbe limitarsi ai soli ufficiali del corpo veterinario militare ma dovrebbe estendersi a tutti i capitani delle varie armi e corpi che venissero a trovarsi nelle medesime condizioni.

« Non è poi possibile concedere la promozione a capitano e conferire la qualifica di primo capitano a tutti i richiamati dal congedo unicamente sulla base dei venti anni di spalline, poichè la promozione o la qualifica di primo capitano non può non essere in corrispondenza con l'anzianità di grado degli ufficiali in servizio attivo permanente, ai quali dall'insieme delle disposizioni vigenti è demandato, e tutto induce a mantenerlo, un titolo di precedenza.

« Il ministro
« ZUPELLI ».

Rampoldi. — *Al ministro della guerra.* — « Per sapere se non trovi necessario provvedere a un conveniente cambio degli ufficiali medici, che, fin dal principio della guerra, si trovano nelle unità sanitarie di prima linea (reggimenti e sezioni di sanità), con gli ufficiali medici, che, pur dal principio della guerra, sono assegnati a unità sanitarie di seconda e terza linea (ospedali da campo di 50 e di 100 letti ed ospedali di riserva) ».

RISPOSTA. — « L'opportunità di stabilire un turno di ufficiali medici da lungo tempo addetti a servizi di prima linea con quelli, pure da lungo tempo, addetti ad ospedali da campo od a servizi di seconda e terza linea viene attualmente studiata dal Comando supremo il quale, compatibilmente con le esigenze del servizio, non ha mancato e non mancherà di adottare quei provvedimenti che saranno ritenuti opportuni.

« Il ministro
« ZUPELLI ».

Rava. — *Al ministro dei lavori pubblici.* — « Per sapere se non creda necessario provvedere ormai alle regolari comunicazioni ferroviarie tra Roma e Ravenna, poichè da più mesi i treni perdono, a Falconara o a Rimini, la coincidenza; e viaggiatori e posta impiegano tre volte il tempo stabilito, con incomodo e con grave danno di tutti ».

RISPOSTA. — « Nei viaggi fra Ravenna e Roma le perdite della coincidenza a Falconara sono rarissime e dovute sempre a cause fortuite per le quali non si può preventivamente prendere alcun provvedimento. Si verificano invece realmente con certa frequenza le perdite di coincidenza a Rimini per i ritardi che qualche volta subiscono i treni della Ferrara-Rimini e della Bologna-Foggia.

« Su tutte e due queste linee è molto intensa la circolazione dei treni, specialmente per i trasporti militari. Ne risentono la conseguenza i treni che da Ferrara per Ravenna vanno a Rimini, i quali partono spesso da Ferrara in ritardo per la coincidenza di quelli provenienti dalla zona di guerra ed aumentano questo ritardo nel percorso sulla linea, tutta a semplice binario fino a Rimini.

« Parimenti, i treni provenienti dal sud, per causa sempre dell'intensa circolazione sul tratto a semplice binario Foggia-Ancona, subiscono qualche volta ritardi, in

modo che arrivano a Rimini quando già si è dovuto far partire il treno coincidente per Ravenna e Ferrara per non danneggiare eccessivamente le altre comunicazioni.

« L'Amministrazione ferroviaria si studia di eliminare come può le cause di ritardo, e con le modificazioni di prossima attuazione provvederà a che l'orario dei treni sia meglio adattato alle esigenze e difficoltà del momento, in modo da allontanare la probabilità di ritardi e le conseguenti perdite di coincidenze, lamentate dall'onorevole interrogante.

« *Il sottosegretario di Stato*
« VISOCCHI ».

Soglia. — *Al ministro dell'istruzione pubblica.* — « Per sapere se intenda finalmente di far pagare le indennità del 1915 ai maestri di Isola Liri danneggiati dal terremoto ».

RISPOSTA. — « Non appena pubblicato il decreto luogotenenziale 26 settembre 1915, n. 1468, e conosciute per conseguenza la misura e la durata dell'indennità di residenza da corrispondersi ai maestri elementari dei luoghi colpiti dal terremoto del 13 gennaio 1915, questo Ministero ebbe cura di rivolgersi ai rispettivi provveditori agli studi per conoscere il fabbisogno della spesa. Nello scorso gennaio, in base alle notizie fornite dagli uffici scolastici, si poté concretare la somma da prelevarsi dal fondo di riserva per le spese dell'istruzione primaria e popolare, a norma dell'articolo 7 del Regio decreto 9 maggio 1915, n. 654, somma che venne richiesta al Ministero del tesoro.

« Il relativo decreto che autorizza la iscrizione della somma di lire 456,000 nella parte straordinaria trovasi ora presso la Regia Corte dei conti per la necessaria registrazione, avvenuta la quale saranno versate nelle contabilità speciali delle varie amministrazioni scolastiche provinciali le somme occorrenti al pagamento delle indennità giustamente reclamate dai maestri elementari.

« *Il sottosegretario di Stato*
« ROSADI ».

Tosti ed altri. — *Al ministro della guerra.* — « Per conoscere se non ritenga equo ed opportuno che sia corrisposta una congrua indennità anche a quei pochissimi ufficiali della milizia territoriale che, provenienti dagli applicati dell'Amministrazione della guerra, son richiamati in servizio e destinati in zona di resistenza o di difesa. ».

RISPOSTA. — « I funzionari e impiegati dello Stato richiamati alle armi hanno diritto, a norma dell'articolo 2 del decreto luogotenenziale 11 luglio 1915, n. 1064, allo stipendio civile o allo stipendio militare, secondo che l'uno o l'altro sia di importo maggiore.

« Inoltre, qualora siano destinati in sede diversa da quella in cui avevano la residenza abituale al momento del richiamo, hanno diritto, a senso del decreto luogotenenziale 12 settembre 1915, n. 1393, ad una speciale indennità giornaliera secondo il grado.

« Essendo tale trattamento comune per tutti, non si vedrebbe la ragione di stabilirne uno diverso per gli ufficiali della milizia territoriale provenienti dagli applicati dell'Amministrazione della guerra, destinati o no in zona di resistenza e di difesa, inquantochè le indennità agli ufficiali vanno regolate in relazione alla posizione in cui i medesimi si trovano ed al servizio che prestano come tali, e non in relazione alla loro provenienza.

« *Il ministro*
« ZUPELLI ».

Vigna. — *Al ministro della guerra.* — « Se non ritenga equo e doveroso riparare alla diversità di trattamento tra i capitani di amministrazione, i quali, pur esercitando mansioni delicate e faticose, non possono con ventisei e più anni di spalline conseguire la promozione a maggiore, mentre lo possono i capitani della stessa provenienza di altre armi e corpi con soli venti anni, tanto più che si tratterebbe di una semplice soddisfazione morale, senza aggravio per l'erario dello Stato, godendo essi lo stipendio di maggiore ».

RISPOSTA. — « L'acceleramento di carriera derivato, per alcuni ruoli, dal passaggio dell'esercito dalla formazione di pace a quella di guerra e dalle vicende stesse delle operazioni militari non può trovare riscontro nel ruolo degli ufficiali di amministrazione in cui tali circostanze hanno influito in misura di gran lunga inferiore.

« Non di meno il Ministero non ha mancato di preoccuparsi anche delle condizioni in cui per effetto dei nuovi avvenimenti si è trovato il corpo di amministrazione e sono già stati predisposti provvedimenti i quali, mentre si ispirano principalmente a mettere il corpo d'amministrazione in grado di far fronte ai molteplici bisogni dell'Amministrazione dell'esercito, importano un

ampliamento di organico da cui la carriera degli ufficiali trarrà non trascurabile vantaggio.

« D'altra parte le promozioni nei singoli ruoli degli ufficiali delle varie armi e corpi procedono secondo le tabelle organiche dalle quali non è possibile allontanarsi, non essendo rispondente all'interesse dell'erario e anche della disciplina promuovere ufficiali senza che essi trovino l'impiego corrispondente al nuovo grado.

« Il ministro

« ZUPELLI ».

Vigna. — *Al ministro della guerra.* —

« Per sapere se non intenda modificare le vigenti disposizioni in opposizione alla legge sull'avanzamento, secondo le quali i capitani di amministrazione in congedo al 31 dicembre 1908 possono conseguire la promozione nel 1916, mentre per quelli in servizio attivo si richiede l'anzianità al 22 dicembre 1907 ».

RISPOSTA. — « Le disposizioni alle quali allude l'onorevole interrogante sono quelle della circolari 8 e 9 del giornale militare ufficiale corrente anno, che fissano i limiti di anzianità, rispettivamente, degli ufficiali in servizio attivo ed in congedo per la iscrizione sui quadri di avanzamento pel 1916.

« Sta il fatto che, relativamente ai capitani del Corpo di amministrazione, il limite di anzianità fissato per gli ufficiali in congedo (31 dicembre 1909) è più ampio di quello fissato per gli ufficiali in servizio attivo (22 dicembre 1907). Ma ciò è ben lungi dal contraddire alle norme della legge sull'avanzamento, e non dà luogo ad inconvenienti di sorta.

« In base alle disposizioni sopra indicate, avviene che possono essere iscritti sul quadro di avanzamento capitani di amministrazione in congedo di anzianità più recente di capitani d'amministrazione in servizio attivo; ma non ne consegue affatto

che quelli possano ottenere la promozione prima di questi. Altro è il turno di anzianità per l'iscrizione sul quadro di avanzamento ed altro il turno di anzianità per la promozione.

« Ora, la legge sull'avanzamento (articolo 17) prescrive soltanto che « nessun ufficiale in congedo, a qualunque categoria appartenga, può conseguire avanzamento, se non dopo che vennero promossi a grado superiore gli ufficiali in servizio attivo permanente di pari grado ed anzianità, e della stessa arma o corpo.

« E codesta norma, che non è stata mai derogata, non lo sarà neppure per capitani in congedo meno anziani dei loro pari di grado in servizio attivo che possono essere iscritti sul quadro di avanzamento. Essi, per ottenere la promozione, dovranno pur sempre attendere che siano prima promossi i loro colleghi del servizio attivo.

« L'apparente contraddizione fra le circolari 8 e 9, che può turbare l'estetica dei quadri di avanzamento, ma non la legalità, è dipesa dal fatto che, mentre per gli ufficiali in servizio attivo è necessario tener distinte le varie armi e corpi a fine di stabilire limiti di anzianità corrispondenti agli organici di ciascun ruolo, per gli ufficiali in congedo, in ordine ai quali tale necessità non esiste, perchè non vi è organico che li riguardi, si è ritenuto più semplice stabilire limiti per tutte le armi e corpi, prendendo per base quelli del ruolo più favorito. Ciò che, si ripete, mentre ha il vantaggio della semplicità, non ha nulla di men che legale e non contiene alcun pericolo di inconvenienti.

« Il ministro

« ZUPELLI ».

PROF. EMILIO PIOVANELLI

Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1916 — Tip. della Camera dei Deputati.

