

CCLVI.

TORNATA DI MERCOLEDÌ 14 MARZO 1917

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE ALESSIO

INDI

DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

INDICE.

Commemorazione del senatore marchese	
Luciano di Roccagiovine	Pag. 12943
THEODOLI	12943
FEDERZONI	12944
BONICELLI, <i>sottosegretario di Stato</i>	12944
ALFIERI, <i>sottosegretario di Stato</i>	12944
PRESIDENTE	12944
Sorteggio della rappresentanza ai funerali	12944
Omaggio a due valorosi: deputato Arrivabene;	
sottotenente di vascello Vito Nunziante	12944
TOSTI	12944
BATTAGLIERI, <i>sottosegretario di Stato</i>	12945
PRESIDENTE	12945
Notizie sulla salute del deputato Cugnolio	12945
DELLO SBARBA	12945
PRESIDENTE	12945
Congedi	12946
Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni	
e indice relativo	12946-88
Interrogazioni:	
Confezione del pane per le persone inferme:	
CANEPÀ, <i>sottosegretario di Stato</i>	12946
TURATI	12946
Tutela delle donne e dei fanciulli negli stabilimenti ausiliari:	
DALLOLIO, <i>sottosegretario di Stato</i>	12946-48
TURATI	12947
Traffico ferroviario e approvvigionamenti nella provincia di Reggio Calabria:	
ANCONA, <i>sottosegretario di Stato</i>	12949
ALBANESE	12949
Sedi dei richiamati delle ultime classi:	
ALFIERI, <i>sottosegretario di Stato</i>	12950
ALBANESE	12951
Servizi automobilistici Oneglia-Ormea; Pieve di Teco-Albenga:	
DE VITO, <i>sottosegretario di Stato</i>	12951
AGNESI	12952
Servizio postale automobilistico Pieve di Teco-Ormea-Oneglia-Albenga:	
ROSSI CESARE, <i>sottosegretario di Stato</i>	12953
AGNESI	12954

Votazione segreta per la nomina di tre commissari per l'esame dei trattati di commercio e delle tariffe doganali; di un commissario per i decreti registrati con riserva; di tre commissari di vigilanza sull'amministrazione della Cassa depositi e prestiti, e di un commissario per il Fondo di religione e beneficenza nella città di Roma	Pag. 12954
Sorteggio delle relative Commissioni di scrutinio	12954
Mozioni e interpellanze (Seguito della discussione; ordini del giorno):	
Mano d'opera agricola	12955
BONOMI PAOLO	12956
DELLO SBARBA	12958
ARLOTTA, <i>ministro</i>	12961-78
CRESPI (<i>Fatto personale</i>)	12971
SCIALOJA, <i>ministro</i>	12981
Annunzio di due proposte di inchiesta parlamentare	12984
MODIGLIANI	12981
ARLOTTA, <i>ministro</i>	12986
BOSELLI, <i>presidente del Consiglio</i>	12986
Sospensione e ripresa della seduta	12986
PRESIDENTE	12986
CHIESA	12987
BOSELLI, <i>presidente del Consiglio</i>	12988

La seduta comincia alle 14.5.

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

(È approvato).

Commemorazione.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Theodoli. Ne ha facoltà.

THEODOLI. Onorevoli colleghi, mi sia lecito di rendere un doveroso omaggio alla memoria del senatore marchese Luciano di Roccagiovine, che come agricoltore e come soldato fece onore al nostro paese e al nostro esercito.

Egli si è spento ieri, dolente di non potere più lavorare per la grande Italia, che aveva sempre avuto nella mente e nel cuore. Nato a Roma 64 anni fa, tutta la sua vita spese per il bene pubblico dedicando l'opera e le sostanze al rinnovamento agricolo del Lazio e dell'Umbria, e facendosi iniziatore ed organizzatore di quella scuola di Tor di Quinto, donde sono usciti più valenti cavalieri d'Italia e donde ha tratto le sue energie migliori quell'arma di cavalleria che sul Carso e specialmente nella presa della contrastata Quota 144 ha dato così fulgide prove di valore e di eroismo.

Il compianto marchese di Roccagiovine seppe congiungere le sue rare qualità di uomo di azione ad uno squisito ad un raffinato senso d'arte, ed in ogni fase della sua multiforme mirabile attività spiegò sempre opera illuminata ed egregia, così nei Consessi amministrativi locali come da ultimo nel Senato del Regno.

Alla memoria di lui vada il profondo e affettuoso rimpianto della Camera.

Propongo che siano inviate le condoglianze dell'Assemblea alla famiglia dell'estinto, e che una rappresentanza della Camera intervenga ai funerali di lui. (*Vive approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Federzoni.

FEDERZONI. In nome della Deputazione di Roma mi associo fervidamente al saluto commosso e reverente inviato dal collega Theodoli alla memoria del senatore Luciano di Roccagiovine, cittadino benemerito, agricoltore esertissimo, pubblico amministratore esemplare, che agli interessi zootecnici e agrari di Roma diede il più intenso e vigoroso impulso.

Il nome caro e venerato di lui resterà perennemente legato al fiorire della Scuola di Tor di Quinto, donde è uscita, tecnicamente e moralmente rinnovata, la nostra mirabile cavalleria. Vada alla degna famiglia del gentiluomo e del soldato, che tutti amammo e stimammo, l'espressione rispettosa del vivo cordoglio della Camera. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno.

BONICELLI, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Il Governo si associa all'omaggio reso dagli onorevoli Theodoli e Federzoni alla memoria dell'onorevole marchese Luciano di Roccagiovine, e alle proposte di onoranze che sono state fatte. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra.

ALFIERI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Adempio al dovere di inviare alla memoria dell'onorevole senatore Di Roccagiovine il saluto dell'esercito e in specie di quell'arma di cavalleria, che egli nella scuola di Tor di Quinto contribuì a migliorare, dotandola di ufficiali mirabilmente addestrati e di alto valore tecnico e morale. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Certo di interpretare i sentimenti della Camera, mi associo alle nobili parole pronunziate dagli onorevoli Theodoli e Federzoni e dai rappresentanti del Governo in memoria del compianto senatore Luciano di Roccagiovine.

La Camera tributa sempre volentieri il suo omaggio a coloro che hanno speso la loro vita per il bene della patria.

Del marchese di Roccagiovine saranno sempre ricordate le alte benemerenze, specialmente per aver dato vita alla scuola di Tor di Quinto, che tanto giovamento e lustro ha dato alla nostra arma di cavalleria. (*Vive approvazioni*).

Pongo a partito la proposta dell'onorevole Theodoli, che la Camera esprima le proprie condoglianze alla famiglia di Roccagiovine e sia rappresentata ai funerali.

(*È approvata*).

Estrarrò ora a sorte la Commissione che insieme con una delegazione della Presidenza, rappresenterà la Camera ai funerali del senatore Di Roccagiovine.

(*Fa il sorteggio*).

La Commissione è composta degli onorevoli: Venzi, Loero, Basile, Giacobone, Arrivabene, Veninò, Di Campolattaro, Vinaj.

Per due valorosi.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Tosti di Valminuta.

TOSTI DI VALMINUTA. Nell'ultimo bollettino delle ricompense al valor militare sono compresi due nomi a noi particolarmente cari: quello del collega onorevole Arrivabene e quello del giovanissimo sottotenente di vascello Vito Nunziante di San Ferdinando.

Ad ambedue fu assegnata la medaglia di argento al valor militare: al primo per il contegno tenuto nel comando di un gruppo delle valorosissime batterie della

Regia marina sull'Isenzo; al secondo per l'eroico contegno tenuto nel naufragio della *Regina Margherita*.

Sicuro interprete dell'animo di tutti voi, invio l'espressione del nostro plauso al collega Arrivabene (*Vive approvazioni*), e propongo che l'onorevole Presidente esprima a nome della Camera i sensi di ammirazione e di vivo rimpianto al collega Nunziante, ed alla di lui famiglia, che ne ritrarranno certo conforto nello strazio sopportato con patriottica fierezza e rassegnazione. (*Vive approvazioni — Applausi*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per la marina.

BATTAGLIERI, *sottosegretario di Stato per la marina*. A nome della marina ringrazio il collega Tosti del gentile pensiero da lui espresso pei nostri valorosi combattenti sul mare e mi associo di gran cuore alle congratulazioni di cui egli si è reso interprete verso il nostro collega onorevole Arrivabene,

La motivazione della onorificenza al valore a lui decretata è la miglior prova che egli ben sa, alle prove dell'intelletto; che dà in questa Camera, unire le prove di saldo carattere quale ufficiale della marina nella nostra santa guerra.

E mi associo pure con profonda commozione al sentimento espresso per la memoria del giovane sottotenente di vascello Vito Nunziante di San Ferdinando, figlio del nostro onorevole collega.

Io ricordo, con amara tristezza, la sera nella quale pervenne la notizia della gloriosa fine di lui. In quella sera, a me che già conoscevo l'immane sventura, da cui era colpito il nostro collega, che ancora la ignorava, parlava, con voce tremula e commossa e con sentimento gentile di padre, del figlio lontano che attendeva di riabbracciare fra breve.

Le sorti gloriose d'Italia hanno colpito aspramente nel più santo dei suoi affetti il nostro collega. A lui dunque pervengano i sentimenti di cordoglio della Camera che il nostro Presidente non mancherà di trasmettere e gli pervengano ad un tempo e gli siano di conforto le commosse condoglianze e le orgogliose felicitazioni dei marinai d'Italia. (*Applausi*).

Di questi marinai d'Italia, o colleghi, ricordiamolo mentre rendiamo tributo di onore al loro intrepido e sereno coraggio, che quando combattono come quando si sprofondano nei gorgi del mare, vittime di

un altissimo sentimento di dovere e di un purissimo amor di patria, fanno, eco agli eroi che combattono e cadono sui contesi naturali confini e gridano all'esercito, all'armata, ed a noi pure: Avanti per l'Italia e per la civiltà! (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. In nome della Camera mi associo ai precedenti oratori nel rendere omaggio al valore dell'onorevole Arrivabene, il quale ha saputo dimostrare come i deputati sappiano alla loro opera politica aggiungere una coraggiosa azione militare, e come eroicamente combattano per quelle stesse alte idealità della Patria, che avevano affermate col voto in Parlamento.

Mi associo pure ai sentimenti espressi per la eroica morte di Vito Nunziante ed alla proposta di manifestare il compianto della Camera al nostro collega onorevole Nunziante, che, così duramente colpito per la perdita dell'unico figlio, avrà il conforto e l'orgoglio di vedere esaltato l'onore della sua famiglia, da tanto sacrificio. (*Vivissime approvazioni — Applausi*).

Pongo a partito la proposta dell'onorevole Tosti di Valminuta, che all'onorevole Nunziante siano espresse le condoglianze e l'ammirazione della Camera per la eroica morte del figliuolo.

(*È approvata*).

Sulla salute del deputato Cugnolio.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Dello Sbarba.

DELLO SBARBA. Prego l'onorevole Presidente di voler assumere notizie sulla salute dell'onorevole Cugnolio che è da qualche giorno infermo, e formulo auguri vivissimi per la guarigione dell'esimio collega. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. La Presidenza ha già prevenuto il desiderio espresso dall'onorevole Dello Sbarba ed ha assunto informazioni sulla salute dell'onorevole Cugnolio. Egli è purtroppo malato di polmonite e versa in condizioni gravi.

Mi associo ai voti formulati dall'onorevole Dello Sbarba per la pronta guarigione dell'onorevole Cugnolio. (*Approvazioni*).

Annunzio di una proposta di legge.

PRESIDENTE. Il deputato Scalori ha presentato una proposta di legge.

Sarà inviata agli Uffici per l'ammissione alla lettura.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedi, per motivi di famiglia, gli onorevoli: Casuto e Cavazza, di giorni uno; per motivi di salute, l'onorevole Fraaccacreta, di giorni 5 e l'onorevole Masi, di giorni 6.

(Sono concessi).

Annunzio di risposte scritte ad interrogazioni.

PRESIDENTE. Gli onorevoli sottosegretari di Stato per l'interno, le finanze, la marina, le poste e i telegrafi hanno trasmesso le risposte alle interrogazioni dei deputati Falcioni, Rubilli, Giovanni Amici, Molina, Bocconi, Ciriani e Beltrami.

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 quella dell'onorevole Turati, ai ministri dell'agricoltura, dell'industria, commercio e lavoro e dell'interno, « per sapere se intendano introdurre nelle norme che disciplinano la confezione e la vendita del pane, una disposizione analoga a quella dell'articolo 8 del decreto luogotenenziale 3 dicembre 1916, n. 1685, sul consumo della carne, e per la quale sia concesso almeno agli ammalati l'uso di qualità di pane meno pesanti e più digeribili che non sia per essi il tipo unico attualmente autorizzato ».

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

CANEPA, sottosegretario di Stato per l'agricoltura. Il giusto desiderio dell'onorevole Turati è stato soddisfatto. Si è disposto infatti che in ogni provincia vi sia almeno un forno incaricato di confezionare il pane per gli ammalati, i quali naturalmente per ritirarlo non hanno da fare altro che esibire un certificato medico.

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

TURATI. Ringrazio l'onorevole Canepa a nome degli ammalati.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Turati, ai ministri della guerra e dell'industria, commercio e lavoro, « per conoscere le ragioni che ritardano ancora l'attuazione dei provvedimenti per la tutela

delle donne e dei fanciulli negli stabilimenti ausiliari, e se intendano provvedere ad una razionale organizzazione del collocamento per l'oggi e del dopo-guerra, promessi dall'onorevole sottosegretario di Stato alle armi e munizioni, in risposta ad una interrogazione dello scrivente, nella tornata della Camera dei deputati del 15 dicembre 1916 ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le armi e munizioni ha facoltà di rispondere.

DALLOLIO, sottosegretario di Stato per le armi e le munizioni. Risponderò all'onorevole Turati, con la speranza di poterlo soddisfare, e risponderò anche a nome del ministro dell'industria e del lavoro.

Il ritardo è dovuto alla circostanza che essendosi manifestata l'opportunità di apportare qualche modificazione al regolamento della mobilitazione industriale, allo scopo di intensificare l'opera di prevenzione degli infortuni sul lavoro, di istituire un servizio di vigilanza igienico-sanitaria sugli stabilimenti, di dar modo di essere rappresentati in seno ai comitati regionali ai nuovi gruppi di industrie che stanno entrando nel campo di azione della mobilitazione industriale, si è ritenuto conveniente il riunire queste modificazioni all'altra relativa alla tutela delle maestranze femminili e minorili ed elaborare perciò un unico decreto luogotenenziale. Questo decreto è stato già approvato dal Consiglio dei ministri, e quanto prima sarà sottoposto alla firma del Luogotenente del Re.

Aggiungo poi che il sottosegretariato per le armi e munizioni ha avuto qualche giorno fa dal Ministero di industria, commercio e lavoro le necessarie indicazioni tendenti a conseguire la messa a disposizione del sottosegretariato di parte del personale attualmente sotto le armi per l'ispettorato del lavoro, col quale personale, in unione a quello già esistente presso i comitati regionali, una volta firmato il decreto luogotenenziale ricordato, sarà possibile intensificare quell'opera di tutela delle maestranze degli stabilimenti ausiliari che da molto tempo questo sottosegretariato ha iniziato con tutti i mezzi dei quali dispone.

Premesso ciò, aggiungerò all'on. Turati che per quanto riguarda il lavoro dei comitati regionali e del Comitato centrale di mobilitazione tutto ciò che concerne la mano d'opera femminile e il lavoro femminile è stato curato con speciale attenzione, e come l'altra volta ebbi la sodi-

(1) V. in fine.

sfazione di consegnare qualche cosa all'onorevole Turati, ho il piacere anche questa volta di consegnargli due volumetti, dai quali vedrà quanta intelligenza e quanto amore si sieno dedicati a tutto ciò che tanto lo interessa. Aggiungo poi ancora: al sottosegretariato delle armi e munizioni si fa dell'azione perchè si deve provvedere anzi tutte alle armi e alle munizioni per la vittoria, però si fa anche della collaborazione, e su questo terreno noi cerchiamo il bene di tutti col concorso di tutti. (*Approvazioni*).

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

TURATI. Formalmente mi dovrei dichiarare soddisfatto perchè l'onorevole sottosegretario di Stato mi dice che vi furono ragioni per il ritardo, e che ora si cerca di fare. Mi dovrei dichiarare soddisfatto anche per il cortese dono annunziatomi.

Non mi dissimulo però — lo dico proprio per sgravio di coscienza — l'ineffabile impressione che mi suscita l'enorme lentezza di questi provvedimenti, che mi fa dubitare che debbano rimanere sempre sulla carta, come tante altre nostre deliberazioni: discreti scenari, belle finestre dipinte, senza niente di effettivo e di saldo... direi come la riforma tributaria dell'onorevole Meda.

Perchè pensi, onorevole Dallolio, che la guerra dura da due anni e mezzo, la mia prima interrogazione risale all'agosto scorso, gli altri Governi avevano già preso i provvedimenti di cui discutiamo, sin dal 1914 e dal 1915, mentre noi nello scorso ottobre soltanto avemmo le deliberazioni di quella Commissione, che solo adesso, anzi quanto prima, si annuncia che possano tradursi in fatto! Se la guerra non dura trent'anni, c'è molto da temere che avremo prima la pace!

Ora credo di sapere, (l'onorevole Dallolio ha i dati statistici che io non ho) che è bensì vero che le donne addette agli stabilimenti hanno dato prova mirabile di slancio e sostituiscono assai bene il lavoro mascolino, tanto che il mio amico onorevole Sacchi ha pensato di premiarle col dare loro il diritto di esercitare la tutela nonchè l'esonero della autorizzazione maritale, tutte cose, a dir vero, che non le interessano affatto, ma è anche vero che molte donne, lo sento dire nella mia Milano, hanno dovuto abbandonare il lavoro, a cui si erano dedicate. Rimane a vedersi se ciò sia dovuto alla inevitabile debolezza femminile, o non anche e soprattutto alla condizione di sfrutta-

mento, non mai moderato da ispezioni e da provvedimenti, alla quale sono sottoposte.

Nella risposta dell'onorevole Dallolio vi sono inoltre due lacune. Io gli avevo raccomandato nella mia interrogazione dell'ottobre scorso, e l'onorevole Dallolio mi aveva dato al riguardo qualche affidamento, l'organizzazione del collocamento dopo guerra. Quando tre milioni e mezzo di soldati saranno smobilitati vi sarà un sovvertimento delle correnti emigratorie, e avremo quindi una questione grossa di ordine pubblico, economico e sociale da affrontare. Quando si comincerà a pensarci sul serio?

So benissimo che l'onorevole Dallolio ha risposto anche per il sottosegretario di Stato per l'industria e il lavoro, ma non vedo che il Governo si occupi dello studio di un problema di tanta entità.

La seconda lacuna è questa. Nella precedente sua risposta l'onorevole Dallolio mi disse che erano allo studio provvedimenti circa l'investimento a risparmio di una parte delle sopramercedi degli operai addetti alle forniture militari; si parlava di iniziare con ciò un principio di assicurazione per la vecchiaia: ora tutto ciò mi pare che sia completamente arenato.

Conceda infine la Camera che approfitti di questi due minuti che mi restano (perchè al quinto minuto son sicuro che l'onorevole Alessio, il più rigido dei presidenti, mi richiamerà all'osservanza del regolamento) per accennare a una questione connessa, ma di grande importanza.

Nell'interrogazione del dicembre scorso parlai della disciplina negli stabilimenti. Ora questa materia disciplinare, che ha interesse giuridico ed economico, ha dato luogo ad inconvenienti gravi. So che l'onorevole Modigliani e l'onorevole Treves hanno presentato interrogazioni al riguardo, ma esse non saranno certamente discusse se non alla ripresa dei lavori dopo Pasqua.

Da principio gli operai e le operaie colpevoli di brevi assenze o di rifiuti di obbedienza, che nella fabbrica non sono reati, ma che lo diventavano per la finzione giuridica della militarizzazione, erano puniti colle pene del Codice penale dell'esercito. Vale a dire che l'assenza costituiva diserzione, che può essere punita perfino con la morte, la disobbedienza diventava insubordinazione, che può dar luogo a parecchi anni di reclusione. Ne veniva che i tribunali militari si trovavano nello stesso dilemma in cui si trovano tante volte i giu-

rati, i quali, quando credono che la pena sia sproporzionata, o negano il fatto, magari a dispetto della confessione dell'imputato, o assolvono ammettendo l'infermità di mente e il morboso furore, oppure emettono verdetti che importano pene che sono un'enormità.

Ora, voi avete riconosciuto esser pericoloso che l'assurdo della militarizzazione delle donne e dei fanciulli portasse al maggiore assurdo di tali conseguenze, e allora avete pubblicato il decreto 5 novembre in cui avete mitigato queste pene.

Come conseguenza di questo decreto avviene che avete oggi delle condanne date in base al Codice penale dell'esercito anteriori al 5 novembre, e delle condanne, per gli stessi fatti, a pene enormemente più miti in seguito al decreto luogotenenziale del 5 novembre. Evidentemente c'è una sproporzione e una disuguaglianza che meritano di essere rivedute.

Non ricorre qui il caso che si presentava alla pubblicazione del nuovo Codice penale Zanardelli. Allora fu dettato l'articolo 36 delle disposizioni complementari, per il quale soltanto la pena dell'ergastolo, quando fosse stata sostituita alla pena di morte, veniva mutata nella reclusione di 24 o 30 anni. Allora non si poté fare di più perchè sarebbe occorso rivedere centinaia di migliaia di processi. Ma nel caso nostro si tratta di pochi fatti, e recenti, e una revisione mi pare che s'imponga, perchè è assurdo che vi siano delle operaie condannate a tre o quattro anni di reclusione per fatti che non costituiscono più reato o che sono soltanto punibili disciplinarmente o con mitissime pene.

Raccomando quindi all'onorevole rappresentante del ministro della guerra e raccomanderei anche al ministro di grazia e giustizia, se fosse presente, sebbene egli non abbia che una competenza molto indiretta su questo, di preoccuparsi della questione. C'è in proposito una interrogazione che non potrà svolgersi se non molto tardi. Sarebbe bene che, nella mora, il Governo si preoccupasse della questione, in modo da poter poi rispondere come mi ha risposto testè l'onorevole Canepa: che ciò che si chiede è già fatto.

DALLOLIO, *sottosegretario di Stato per le armi e munizioni*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DALLOLIO, *sottosegretario di Stato per le armi e le munizioni*. L'onorevole Turati

mi ha ricordato di mantenere la promessa fatta nel settembre 1916.

Debbo premettere che siamo in tempi di guerra e che le promesse vogliono significare che si farà tutto il possibile, ma non rappresentano impegni matematici.

In questo caso però posso assicurare l'onorevole Turati che ciò che riguarda il risparmio obbligatorio degli operai e l'assetto delle industrie durante e dopo la guerra, è stato studiato; tanto è vero che ho consegnato a lui un volumetto dal quale vedrà con quanta intelligenza, con quanta obiettività e con quanto interesse i rappresentanti degli industriali e degli operai abbiano studiato l'argomento.

Il Comitato centrale industriale ha avuto un'alta visione di ciò che avverrà dopo la guerra.

Del resto la mobilitazione industriale potrebbe essere meglio conosciuta nel suo indirizzo, nei suoi scopi, nelle sue finalità, se ci fosse la possibilità di sviluppare l'argomento in tempo maggiore di quello che non sia concesso nello svolgimento di una interrogazione.

Circa l'importanza della mano d'opera femminile, posso assicurare che il Comitato centrale di mobilitazione ha proceduto innanzi, applicando in anticipo il decreto, che credo sarà firmato in settimana, e che consente tutto ciò che interessa la mano d'opera femminile.

Nessuno più di noi ha interesse che questa mano d'opera si applichi, si sviluppi e dia la massima produzione. Sono novantamila donne che lavorano negli stabilimenti industriali con vera passione, dando risultati positivi: ed io che lotto contro le difficoltà del personale, perchè tutti sanno che il personale manca, visto che le industrie si sviluppano sempre di più, non posso fare che i migliori elogi di questa mano d'opera femminile.

Ma d'altra parte riconosco tutti i doveri che si hanno verso di essa, ed assicuro che si fa tutto il possibile per adempierli.

In quanto alla questione disciplinare andrei un po' troppo per le lunghe se volessi fermarmi sui particolari.

Sono sempre a disposizione della Camera e mi riservo di parlarne quando ci sarà un'interrogazione, altrimenti mi si potrebbe dire che abuso delle circostanze per comunicare particolari in proposito.

Certamente in tutto quanto ha trattato al sottosegretariato per le armi e munizioni

ed ai **Comitati** di mobilitazione regionale, non c'è che un sentimento solo che aleggia, quello di avere una grande produzione e di avere operai, che facciano il loro dovere onestamente e coscientemente al solo ed unico scopo di dare una larga produzione.

Questo è lo scopo per cui sono stato chiamato a questo posto, e sarò ben lieto il giorno dopo la pace di affidare questi stabilimenti che sono sorti dal nulla, questo sforzo del nostro paese, al ministro dell'industria e del lavoro. Ma non sarà in quel giorno che si lancerà il grido di Claudio Frollo, perchè non sarà la pace che ucciderà la mobilitazione. Invece questa formerà la base principale su cui si fonderà il trionfo della industria italiana, sempre italiana, tutta italiana! (*Applausi*).

PRESIDENTE. Non essendo presente l'onorevole Materi, s'intende ritirata la sua interrogazione, al ministro dell'agricoltura, « per conoscere se non creda giusto, in armonia alle disposizioni date dal ministro della istruzione pubblica, disporre che gli studenti dell'ultimo corso delle scuole di enologia, chiamati sotto le armi, si presentino nel prossimo febbraio 1917 agli esami di licenza nelle predette scuole ».

Segue l'interrogazione dell'onorevole Albanese, ai ministri dell'industria, commercio e lavoro, dei trasporti marittimi e ferroviari e dell'agricoltura, « per sapere se siano per prendere alcuna risoluzione a fine di evitare l'ingiustificabile abbandono in cui è lasciata la provincia di Reggio Calabria anche in materia di traffici, di servizi ferroviari e di approvvigionamenti ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari ha facoltà di rispondere.

ANCONA, sottosegretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari. Rispondo anche a nome degli onorevoli sottosegretari di Stato per l'agricoltura e per l'industria e commercio. La interrogazione dell'onorevole Albanese ha una forma non dirò vaga, ma assai lata.

Suppongo che voglia riferirsi alla condizione dei traffici ferroviari, poichè in realtà da qualche tempo pervengono frequenti lagnanze dalla Calabria, soprattutto per la deficienza dei carri ferroviari. Ora io ho esposto alla Camera, in occasione di una recente interrogazione, quale sia la situazione del nostro parco ferroviario e come siano circa dodicimila i carri che si caricano ogni giorno. Tolti i seimila che sono riservati al servizio militare, mille-

cinquecento che vanno ai porti, e quelli intangibili per il grano, le ligniti e i cereali in genere, non rimangono che duemila carri per il servizio dei privati.

Ora con una simile disponibilità non è possibile di fronteggiare tutti i bisogni dei trasporti, tanto più che la maggiore lontananza dei centri di consumo dai centri di rifornimento rende necessaria una maggiore percorrenza. Però, per quanto riguarda la Calabria ammetterà l'onorevole Albanese che negli ultimi mesi si sono caricati carri in numero non certo minore di quello corrispondente degli anni precedenti, dal 1912 in poi. Infatti, per citare un periodo recente, rilevo che dal primo luglio al 31 gennaio scorso si caricarono nel compartimento di Reggio Calabria tonnellate 380,838 di merci, mentre dal primo luglio 1912 al 31 gennaio 1913 si caricarono soltanto 368,124 tonnellate di merci, con un aumento molto notevole nel periodo ultimo, rispetto al periodo precedente preso appunto come termine di confronto perchè non vi ebbe influenza la guerra europea.

Posso assicurare l'onorevole Albanese che la situazione speciale della Calabria, in fatto di traffici ferroviari, è sempre tenuta ben presente dal Governo, e in modo speciale dal Ministero dei trasporti.

In quanto agli approvvigionamenti, l'onorevole Albanese sa che l'onorevole Canepa mio collega, con la sua ben nota solerzia e diligenza ha già disposto perchè i cereali sieno provveduti alla provincia di Reggio Calabria per via di mare con piroscafi di cabotaggio, dai magazzini di Napoli e con velieri da quelli di Messina. Anzi, per costituire una scorta di grano in quella provincia, si è recentemente autorizzato un piroscampo con centomila quintali di grano, che arriverà a Reggio Calabria entro il mese corrente.

Non so se l'onorevole Albanese vorrà dichiararsi soddisfatto di queste mie brevi dichiarazioni. È inutile che io aggiunga tutto l'interessamento del Ministero dei trasporti e il mio speciale interessamento personale per la sua Calabria, del quale credo di aver dato prova non solo da questo banco, ma anche come relatore interno a leggi riguardanti quella nobile regione.

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

ALBANESE. Riconobbi e riconosco l'interessamento dell'onorevole Ancona per la Calabria e non dubito che egli anche dal posto di sottosegretario di Stato farà l'in-

teresse di quelle popolazioni; ma io ho dovuto presentare la mia interrogazione perchè in realtà la situazione della Calabria era tale in rapporto all'approvvigionamento ed al traffico che la voce di un deputato di quella regione era necessaria perchè il Governo non la dimenticasse.

Ho motivo di ringraziare il Governo per quanto si è fatto in seguito in materia di approvvigionamento. Il commissario generale dei consumi, onorevole Canepa, ha dato ampie assicurazioni, che si è provveduto nei limiti del possibile anche per la provincia di Reggio Calabria e che il servizio sarà fatto per via di mare direttamente senza l'approdo al porto di Messina, diminuendo così le difficoltà, le quali certamente non implicano la responsabilità del ministro.

L'autorità prefettizia mi consta che compie con ogni lodevole sforzo il suo dovere perchè tutti i paesi della provincia siano forniti di grano: occorre però che le autorità locali di ogni comune si ricordino che vi è una responsabilità in tempo di guerra diversa di quella del tempo di pace e che deve vigere una norma eguale per tutti i cittadini senza preferenze o rappresaglie.

Sono lieto anche di apprendere che il Governo provvederà perchè il servizio ferroviario sia adeguato ai bisogni di quelle popolazioni, perchè il disordine è tale di fronte alle necessità, che le Camere di commercio di Reggio Calabria, di Cosenza e di Catanzaro, hanno dovuto far sentire la loro voce presso il Governo denunciando senza reticenze, tutti i difetti, tutti i torti e le responsabilità.

Dovrei rilevare che da quando si è costituito il Compartimento ferroviario in Calabria le lamentele sono cresciute.

Mancano i carri, la Direzione è impotente a soddisfare tutte le richieste, ma non si vuole far sopportare i disagi in eque proporzioni. Per spedire oltre lo stretto di Messina non vi sono divieti e si assiste allo spettacolo che dalla Calabria bisogna fare spedizioni in Sicilia per poter rispedire in altro punto di Calabria. Ora si deve togliere anche il viù lontano senso di antagonismo fra regioni vicine. Tutti sappiamo e dobbiamo renderci conto delle difficoltà gravi create dalla guerra, ma chi è al Governo deve saper disporre che un minimo di provvidenze non manchi se non si vuol sacrificare una regione nei suoi legittimi diritti e nelle sue vitali risorse. Sembra davvero che la disposizione del quantitativo

dei carri sia diventata una burla, e quel che è peggio alle beffe si uniscono i danni non più risarcibili. La Calabria non sollecita favori: chiede solo che anche ad essa sia consentito di vivere e che alle popolazioni che seppero e sanno soffrire non si risponda con noncuranza colpevole.

Il Governo sia vigilante se i preposti ai servizi pubblici non adempiono adeguatamente al loro compito. In momenti di maggiori difficoltà ognuno che copra carica pubblica è chiamato ad essere più diligente, più zelante, più attivo.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole De Giovanni, al ministro dell'interno, « per sapere se siano a sua cognizione taluni fatti avvenuti nel manicomio di Capodichino di Napoli, tali da essere denunciati all'autorità giudiziaria, come accadde ad una signora, la cui morte, imputata a cause non ammissibili, fu tenuta nascosta ai parenti, i quali neanche furono informati nè prima nè dopo l'incenerimento, di un povero ammalato morto per sevizie; e quali provvedimenti intenda prendere verso il personale medico e inserviente di detto ospedale nell'intento di sollecitare l'azione dell'autorità giudiziaria e incitare l'autorità amministrativa perchè siano eliminati sistemi deleteri e incivili e sia dato al manicomio di Capodichino un personale e una funzione altamente degni della scienza, dell'umanità e della civiltà ».

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

Segue l'interrogazione dell'onorevole Albanese, al ministro della guerra, « per sapere se intenda disporre perchè vengano lasciati nelle sedi dei rispettivi distretti i richiamati delle ultime classi, allo scopo di evitare che questo provvedimento già preso ed annunziato da alcuni corpi d'armata appaia subordinato alle valide influenze locali ».

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

ALFIERI, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Quando vennero chiamate le classi 1874 e 1875, il Ministero della guerra, tenuto conto della loro situazione speciale dal punto di vista dell'anzianità e delle condizioni di famiglia, decise che per non allontanare troppo gli uomini dalle proprie case, venissero lasciati nel territorio del rispettivo Corpo d'armata. La loro ripartizione era però vincolata ad un dato di fatto, perchè non si trattava di costituire

nuovi reparti, ma di riempire vuoti derivanti in quelli esistenti dall'invio di altri uomini in zona di guerra. Questa circostanza limitava l'assegnazione alle sedi in cui erano stanziati i reparti stessi e al numero degli uomini che da questi erano stati mandati in zona di guerra.

Il Ministero della guerra ha ritenuto che non fosse opportuno di dare altre norme per l'applicazione del provvedimento, perchè i Corpi d'armata sono in condizioni molto diverse uno dall'altro sotto un punto di vista dell'estensione, della configurazione, del clima e delle condizioni economiche e sociali. Gli è parso di non poter accentrare in sé tutto il lavoro di ripartizione, ma di dover lasciare che i Comandi di Corpo d'armata, autorità elevatissime, si regolassero secondo la conoscenza che debbono avere delle condizioni del rispettivo territorio.

In un solo caso il Ministero avrebbe potuto d'intervenire, se cioè avesse creduto di poter disporre, che tutti restassero nella zona del proprio distretto, o, per lo meno il più vicino possibile; e non ha dimenticato che questo sarebbe stato nel desiderio di tutti e che l'animo lieto è uno dei coefficienti più forti del buon andamento del servizio. Se non l'ha fatto è stato perchè a questi vantaggi corrispondono gravi inconvenienti. Una eccessiva territorializzazione non è consigliabile, perchè in certica si il sentimento della famiglia si può trovare in conflitto colle esigenze del servizio, e conflitti di questo genere si debbono, per quanto è possibile, evitare.

Assicuro l'onorevole interrogante che i Corpi d'armata non prenderanno mai provvedimenti di questo genere, perchè alle influenze locali i Corpi d'armata hanno il dovere di resistere e resisteranno; ma, se inconvenienti venissero segnalati al Governo, la cosa sarebbe grave e il Ministero provvederebbe subito. Lo ripeto: i Comandi hanno il dovere di resistere a tutte le influenze locali; e il Ministero li appoggia e ne dà l'esempio, astenendosi assolutamente dall'intervenire presso di loro in questi delicati argomenti.

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

ALBANESE. Mi sono determinato a presentare la interrogazione appunto perchè la stampa concorde, *Giornale di Sicilia, Tribuna, Giornale d'Italia, Corriere della Sera*, nel momento in cui furono chiamate le classi del 1874-75, fece intendere che fu subordinato questo movimento a validissime influenze locali.

Si è verificato questo inconveniente: da principio i Corpi d'armata avevano deciso alcune norme cui contravvennero, appunto dopo l'intervento, specie da parte dei prefetti.

Se mi sono rivolto al Governo l'ho fatto perchè si elimini questa abitudine e perchè nessuno pensi che in materia militare debbono essere le autorità politiche, o i deputati, ad intervenire per decidere sui provvedimenti.

Certo sarebbe augurabile che ogni decisione fosse preceduta da opportuno esame senza essere costretti, per le difficoltà non previste in tempo, a correre ai ripari, suscitando disturbi nelle famiglie, preoccupazioni e danni.

Gli anziani lasciati vicini ai propri paesi, sanno, con senso di opportunità, di non fare strappo alla disciplina, e nel contempo provvedono ai bisogni delle famiglie senza danno dello Stato.

Chi manca si punisca, ma non si facciano soffrire perciò quelli che compiono il loro dovere.

PRESIDENTE. Segue la interrogazione dell'onorevole Agnesi al ministro dei lavori pubblici « per sapere se non creda conveniente provvedere perchè sia migliorato il servizio pubblico automobilistico Oneglia-Pieve di Teco-Ormea e l'altro Pieve di Teco-Albenga, in modo che siano eliminate e diminuite le sospensioni di servizio, e gli orari siano stabiliti in modo da soddisfare i giusti desideri delle popolazioni interessate ».

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

DE VITO, sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Dal tenore della interrogazione dell'onorevole Agnesi e anche dalle pubblicazioni dei giornali locali ho potuto arguire che due principalmente sono i desideri degli enti interessati.

Uno è quello di essere interpellati per la formazione degli orari. Nella condizione attuale gli orari veramente non sono molto difficili a formare, perchè tutto si riduce ad una sola corsa. Ad ogni modo per questa parte non ho alcuna difficoltà di prendere impegno di fare interpellare gli enti locali, perchè d'accordo sia studiato un orario per questa corsa, che soddisfi di più le esigenze locali.

L'altro voto degli enti locali è quello di poter ottenere la concessione del servizio pubblico al termine dell'attuale convenzione. Su questo punto debbo ricordare che è una difficoltà nella stessa legge, per-

chè la legge dà diritto al rinnovamento della concessione allo scadere del novennio. Nelle convenzioni relative all'Oneglia-Pieve di Teco-Ormea e alla Pieve di Teco-Albenga non è stata fatta rinuncia a questo diritto: si è soltanto riservata facoltà al ministro di negare la rinnovazione della concessione se il servizio abbia proceduto in modo irregolare per colpa dell'esercente. A tali irregolarità si riferisce specialmente la interrogazione. Appena questa fu annunciata, mi diedi premura di interpellare l'ufficio di vigilanza.

Non voglio tediare la Camera col leggere tutto il rapporto comunicatomi e mi limiterò soltanto alla conclusione « in base a quanto ho esposto, ricordando che nella lunga gestione della ditta Ottavio Rovere ma si ebbero a deplorare lagnanze di qualche gravità; mentre per lo contrario pervennero a questo ufficio le prove di encomi tributati alla Ditta da autorità civili e militari, esprimo il parere che non possa avere ulteriore seguito il reclamo in parola ».

Questo rapporto è firmato da uno dei migliori funzionari dell'Ufficio speciale delle ferrovie.

D'altra parte non posso nemmeno supporre che l'onorevole Agnesi sia venuto a portare alla Camera lagnanze senza motivo, e non posso nemmeno supporre che in seno al Consiglio provinciale la questione sia stata sollevata così a cuor leggero.

Quindi, delle due l'una: o il nostro ispettore è stato tratto in inganno, od i reclamanti si sono fermati soltanto alla constatazione di fatto delle sospensioni senza indagarne le cause.

In tale stato di cose attendo che l'onorevole Agnesi voglia specificare e completare i suoi motivi di doglianza; da mia parte lo assicuro che darò incarico immediatamente ad un ispettore di Roma perchè si rechi sul posto ed in contraddittorio con gli stessi enti proceda ad una ispezione e ad un'inchiesta sommaria, per vedere se equivoco vi fu da parte dei reclamanti o da parte dell'ispettore. Posso assicurare l'onorevole Agnesi che da parte del Ministero non vi saranno nè dubbiezze, nè debolezze, ma saremo giusti: giusti e severi con tutti.

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

AGNESI. Ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato della cortese risposta e dei buoni affidamenti che mi ha dato. Qui si tratta di due linee automobilistiche: Oneglia-Ormea e Pieve di Teco-Albenga,

che mettono in comunicazione una parte importante della provincia di Cuneo con la Riviera ligure di Ponente e che servono numerose popolazioni prive ancora della necessaria linea ferroviaria da loro da molto tempo reclamata. Per quel servizio lo Stato spende circa 50 mila lire di sussidio all'anno.

Ma il servizio così com'è fatto non corrisponde nè ai sacrifici del Governo nè ai giusti desideri delle popolazioni interessate.

Infatti, mentre questo servizio iniziato nel 1909, ha fatto sparire le diligenze e le molte vetture a cavalli che trafficavano lungo quell'importante strada nazionale, esso attualmente non soddisfa ai bisogni, perchè non riesce a trasportare i numerosi passeggeri, che sono perciò obbligati a contendersi un posto, e che bene spesso rimangono a terra, senza che l'impresa si decida mai a fare una corsa supplementare quando se ne presenta la necessità. Cosicchè invece di aumentare le comunicazioni tra comune e comune, tra mandamenti e mandamenti, e tra provincie e provincie, questo servizio non riesce che ad impedire lo sviluppo delle comunicazioni stesse.

Inoltre gli orari, come si è detto, non corrispondono ai voti ripetutamente espressi dalle popolazioni. Infine sono frequenti le sospensioni del servizio. Basta un po' di neve, basta un po' di strada ghiacciata perchè l'impresa pigli pretesto da ciò per invocare la forza maggiore e non fare il servizio, di guisa che quelle popolazioni restano tagliate fuori dal consorzio umano e l'impresa incassa egualmente il sussidio senza fare il servizio!

Ora, a questo proposito, credo che bisognerebbe che gli uffici competenti non ammettessero questa forza maggiore quando in quelle stesse occasioni le vetture, i carri e le automobili private riescono a transitare. Quindi converrebbe che in questi casi venisse difalcato all'impresa il corrispondente sussidio.

È poi assolutamente necessario che non resti mai sospeso il servizio postale, come ho indicato nell'altra mia interrogazione; e bisognerebbe che l'impresa fosse obbligata a fare sempre il servizio, come facevano anticamente le diligenze, almeno mediante pedoni.

Di questo stato di cose le popolazioni si sono molte volte lamentate per mezzo dei sindaci e presso il prefetto, e presso gli uffici speciali delle ferrovie e presso il Ministero dei lavori pubblici; ed io ho por-

tato già altra volta qui alla Camera questa questione.

Qualche volta questi lamenti hanno provocato delle ispezioni; ma mentre il pubblico ed i sindaci non sono stati mai avvisati di queste visite, fu sempre avvisata in tempo l'impresa, la quale ha potuto preparare così le sue difese ed i suoi difensori; per cui le inchieste poi finivano in una bella passeggiata fatta in comodo automobile, in un succulento pranzo inaffiato da vini generosi e le popolazioni venivano a sapere di queste visite quando esse già erano avvenute.

Ultimamente i sindaci di quindici comuni del mandamento di Pieve di Teco hanno mandato al Ministero dei lavori pubblici una protesta collettiva, e la questione è stata dai consiglieri provinciali di quel mandamento portata nel Consiglio provinciale di Portomaurizio, dove tutti i consiglieri provinciali, uno solo astenuto, hanno votato un ordine del giorno col quale vien incaricata la Deputazione provinciale di raccomandare al ministro dei lavori pubblici che sia migliorato il servizio pubblico automobilistico Oneglia-Pieve di Teco Ormea e l'altro Pieve di Teco-Albenga, e che nella formazione degli orari sieno sentiti i voti delle principali Amministrazioni comunali interessate; di fare pratiche presso il Ministero delle poste perchè in nessun caso sia sospeso il servizio postale, sostituendolo con vetture a cavalli o con pedoni quando il servizio automobilistico per ragioni di forza maggiore debba essere sospeso; e di raccomandare al Ministero dei lavori pubblici di non rinnovare la concessione di questo servizio pubblico senza prima sentire i voti e le proposte dei comuni interessati.

Ed io appunto raccomando questi voti all'onorevole sottosegretario di Stato, e specialmente l'ultima parte, cioè che non sia rinnovata per altri nove anni la concessione, che scade fra un anno, all'impresa, senza prima sentire i voti e le proposte dei comuni interessati, i quali intendono di riunirsi in Consorzio per municipalizzare quel servizio.

E riserbandomi di ritornare su questo argomento quando si discuterà il bilancio dei lavori pubblici, già fin d'ora mi rivolgo alla nota competenza dell'onorevole sottosegretario e dell'onorevole ministro, pregandoli di vedere se non sia il caso di modificare l'attuale legislazione in materia dei servizi pubblici automobilistici, anche pei

contratti antichi, in modo che d'ora innanzi i sussidi non siano dati all'impresa, ma ai Consorzi dei comuni, i quali a loro volta possano, o municipalizzare i servizi, oppure concederli alle imprese, onde, non avvenga che le imprese, come in questo caso, poco si curino dei comuni, dei loro desideri e dei loro reclami. E per ora, mi dichiaro soddisfatto.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dell'onorevole Agnesi, al ministro delle poste e dei telegrafi, per sapere se non creda conveniente prendere opportuni provvedimenti perchè il servizio postale che si fa sull'automobile pubblico tra il mandamento di Pieve di Teco ed Ormea da una parte e tra lo stesso mandamento ed Oneglia ed Albenga dall'altra parte, non abbia, come ora, continue sospensioni e ritardi, ordinando che esso debba subito essere sostituito con vetture a cavalli o con pedoni, quando resti sospeso per qualsivoglia ragione od incidente ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi, ha facoltà di rispondere.

ROSSI CESARE, *sottosegretario di Stato per le poste e i telegrafi*. Il servizio automobilistico fra Albenga e Pieve di Teco, come ha ricordato testè il collega dei lavori pubblici, è affidato alla Ditta Rovere Ottavio, la quale è obbligata ad eseguire il trasporto delle corrispondenze postali con due corse di andata e due di ritorno al giorno.

Tale servizio fu temporaneamente interrotto il 16 dicembre ultimo scorso a causa di una grande frana caduta nella località detta Tagliarini presso Pogli d'Ortovero, frana che impediva assolutamente il transito dei veicoli.

L'assuntore provvide ai trasporti postali mediante una sola corsa di andata e ritorno, parte con servizio di vettura automobile, e parte con servizio di vetture a cavalli, effettuando il trasbordo attraverso la località franata mediante pedoni, ciò che sarebbe stato troppo difficile eseguire due volte al giorno.

Il servizio normale fu ristabilito il 20 febbraio con le due corse automobilistiche prescritte.

L'altro servizio automobilistico fra Oneglia, Pieve di Teco e Ormea, e accordato alla stessa Ditta. A causa di abbondanti neviccate cadute il 22 gennaio ultimo scorso, esso dovette essere sospeso e sostituito con vettura a cavalli nel tratto Pieve di Teco-

Ormea, e fu completamente ripristinato con vetture automobili il 17 febbraio.

Vede quindi l'onorevole interrogante che le sospensioni del servizio furono dovute a cause di forza maggiore, che abbiamo fatto il possibile per ristabilire il servizio nel miglior modo, e che ora tutto procede regolarmente.

Voglio sperare che per l'avvenire il servizio proceda sempre bene. A ogni modo, assicuro nella maniera più formale l'onorevole Agnesi che, se per avventura qualche inconveniente potesse verificarsi, non tarderemmo a prendere quei provvedimenti atti a ristabilire al più presto la regolarità del servizio.

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

AGNESI. Io mi dichiaro soddisfatto delle spiegazioni e delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, ma la mia interrogazione è stata originata non dalla interruzione avvenuta fra Albenga e Pieve di Teco, ma dal fatto che, nel tratto tra Pieve di Teco e Ormea, quando viene molta neve specialmente a Colle di Nava, non si fa più servizio.

Ciò era avvenuto poco tempo prima che io presentassi la mia interrogazione: allora per tre giorni non si è fatto alcun servizio, mentre anticamente, quando i trasporti postali erano fatti con le vetture a cavalli, appena veniva della neve ad impedire il transito delle vetture, si faceva il servizio coi pedoni.

Così quattro comuni importanti, Ponnasio, Cosio, Mendatica e Montegrosso, sono rimasti tre giorni privi della corrispondenza postale, con grande ansietà dei padri, dalle madri e dalle spose che hanno i loro figli emariti al fronte.

Quindi, mi dichiaro soddisfatto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato, e prendo atto delle assicurazioni da lui datemi.

PRESIDENTE. È così trascorso il tempo assegnato alle interrogazioni.

Votazione per la nomina di Commissari.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione per la nomina di tre Commissari per l'esame del Trattato di commercio e delle Tariffe doganali, di un Commissario per i Decreti registrati con riserva dalla Corte dei conti, di tre Commissari di vigilanza sull'Amministrazione della Cassa depositi e prestiti, di un Commissario per il

Fondo di religione e beneficenza nella città di Roma.

Estrarro a sorte i nomi dei deputati i quali dovranno procedere allo scrutinio delle schede.

(Fa il sorteggio).

Le Commissioni di scrutinio per la elezione di tre commissari per l'esame dei trattati di commercio e di un Commissario per i decreti registrati con riserva è composta degli onorevoli La Pegna, Salvatore Orlando, Sitta, Artom, Venino, Berti, Buonini, Longinotti, Sichel, Vinaj, Berlingieri e Pipitone; quella per la elezione di tre Commissari di vigilanza sull'amministrazione della Cassa depositi e prestiti, e di un commissario per il Fondo di religione e di beneficenza della città di Roma, è composta degli onorevoli Giacomo Ferri, Turati, Giampietro, Rubilli, Agnesi, Maury, Compes, Venceslao Amici, Soderini, Scalori, Indri e Caporali.

Si faccia la chiama.

GUGLIELMI, *segretario*, fa la chiama.

PRESIDENTE. Lasciemo aperte le urne.

Hanno preso parte alla votazione:

Abbruzzese — Abisso — Abozzi — Adinolfi — Agnelli — Agnesi — Aguglia — Albanese — Albertelli — Amici Giovanni — Amici Venceslao — Ancona — Appiani — Arcà — Arlotta — Arrigoni — Arrivabene — Artom — Astengo — Auteri-Berretta.

Baccelli — Badaloni — Barnabei — Barzilai — Basaglia — Baslini — Battaglieri — Bellati — Belotti — Beltrami — Benaglio — Bentini — Berenini — Berlingieri — Bertarelli — Berti — Bertini — Bettoni — Bevione — Bianchi Leonardo — Bianchini — Bignami — Bonacossa — Bonicelli — Bonino Lorenzo — Bonomi Ivanoe — Bonomi Paolo — Borromeo — Borsarelli — Boselli — Bouvier — Bovetti — Brunelli — Buccelli — Buonvino.

Cabrini — Caccialanza — Calisse — Callaini — Camera — Cameroni — Canepa — Canevari — Cannavina — Cao-Pinna — Capaldo — Caporali — Cappa — Caputi — Carcano — Casalini Giulio — Casciani — Casolini Antonio — Cavagnari — Cavina — Ceci — Celesia — Chiaraviglio — Chidichimo — Chimenti — Ciccotti — Cicogna — Cimati — Cimorelli — Ciriani — Cirmeni — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Colajanni — Colonna Di Cesarò — Colosimo — Coman-

dini — Compans — Congiu — Corniani — Corsi — Cottafavi — Cotugno — Credaro — Crespi — Cucca.

Da Como — Dari — De Amicis — De Capitani — De Felice-Giuffrida — Del Balzo — Della Pietra — Dello Sbarba — De Nava Giuseppe — De Nicola — Dentice — De Ruggieri — De Vargas — De Vito — Di Campolattaro — Di Francia — Di Mirafiori — Di Robilant — Di Saluzzo — Di Sant'Onofrio — Dore — Drago.

Facchinetti — Faelli — Falconi Gaetano Falletti — Faranda — Faustini — Federzoni — Fera — Ferri Giacomo — Finocchiaro-Aprile — Fornari — Foscari — Fradeletto — Frisoni.

Gallenga — Galli — Gallini — Gamba-rotta — Gasparotto — Gaudenzi — Gerini — Giampietro — Giaracà — Giordano — Giovanelli Alberto — Girardi — Giretti — Giuliani — Goglio — Gortani — Grabau — Grassi — Guglielmi.

Hirschel.

Joele.

Labriola — La Lumia — Landucci — La Pegna — La Via — Lembo — Leonardi — Leone — Libertini Gesualdo — Libertini Pasquale — Loero — Lombardi — Longinotti — Lo Piano — Lo Presti — Lucernari — Luciani.

Mancini — Manfredi — Mango — Manna — Marazzi — Marcello — Marchesano — Martini — Marzotto — Materi — Mauro — Maury — Mazzarella — Mazzolani — Meda — Mendaja — Miari — Micheli — Milano — Miliani — Mirabelli — Modigliani — Molina — Montauti — Monti Guarnieri — Montresor — Morando — Morelli-Gualtierotti — Morisani — Morpurgo — Mosca Tommaso — Murialdi — Musatti.

Nava Cesare — Nava Otterino — Negrotto — Nuvoloni.

Orlando Salvatore — Ottavi.

Pacetti — Padulli — Pais-Serra — Pala — Pallastrelli — Pansini — Parlapiano — Pasqualino-Vassallo — Pavia — Peano — Pellegrino — Pennisi — Perrone — Pezzullo — Piccirilli — Pietravalle — Pirolini — Pistoja — Pizzini — Pucci.

Raimondo — Raineri — Rampoldi — Rattone — Rava — Relliui — Renda — Ricci Paolo — Riccio Vincenzo — Rindone — Rizza — Rizzone — Roberti — Rodinò — Roi — Romanu-Jacur — Romeo — Rossi Cesare — Rossi Luigi — Rota — Roth — Rubilli — Rubini — Ruini.

Sacchi — Salomone — Salterio — Sandrini — Sandulli — Sanjust — Santamaria

— Saudino — Scalori — Scano — Schanzer — Sciacca-Giardina — Scialoja — Sioli-Legnani — Sitta — Soderini — Soglia — Soleri — Solidati-Tiburzi — Somaini — Sonnino — Speranza — Spetrino — Stoppato — Storoni.

Talamo — Tamborino — Tasca — Tassara — Taverna — Teso — Theodoli — Tinozzi — Todeschini — Torre — Tosti — Turati.

Vaccaro — Valenzani — Valignani — Valvassori-Peroni — Venditti — Venino — Veroni — Vinaj — Visocchi.

Zaccagnino — Zegretti — Zibordi.

Sono in congedo:

Cassuto — Cavazza.

Frugoni.

Paparo.

Rossi Eugenio.

Salandra.

Toscano.

Vicini.

Sono ammalati:

Caron — Cartia — Cavallari — Celli — Cermenati — Ciacci Gaspero — Ciappi Anselmo — Codacci-Pisanelli.

Fraccacreta.

Giacobone — Giovanelli Edoardo.

Luechini.

Nasi.

Ronchetti.

Schiavon — Simoncelli.

Vigna.

Assenti per ufficio pubblico:

Manzoni.

Porcella.

Santoliquido.

Seguito dello svolgimento delle mozioni e interpellanze relative alla produzione ed alla mano d'opera agricola.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dello svolgimento delle mozioni e delle interpellanze relative alla produzione ed alla mano d'opera agricola.

Veniamo allo svolgimento degli ordini del giorno.

Il primo è dell'onorevole Vigna:

« La Camera, osservando che nelle regioni a piccola proprietà diffusa la produzione agricola è risultato del lavoro intenso ed assiduo del conduttore diretto,

constatando che le disposizioni per la concessione di mano d'opera militare sono nella maggior parte dei casi inattuabili per quelle regioni;

invita il Governo ad emanare provvedimenti realmente efficaci per assicurare la coltivazione di quelle terre, — tanto più necessarie in questo periodo, — richiamando il numero sufficiente di uomini dai servizi non strettamente militari ».

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

Spetta ora di parlare all'onorevole Ciriani, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, rilevando che la disciplina dei consumi potrà trovare seria ed adeguata applicazione solo a mezzo di una concorde, effettiva e maggiore coscienza dei doveri richiesti dalla guerra;

afferma essere però necessaria la disposizione e coordinazione di altri e più di essi provvedimenti;

e rilevando che quanto si è disposto per assicurare la maggior produzione con la mano d'opera alla lavorazione agricola, crea una ingiustificata disparità di trattamento fra i soldati in zona di guerra e quelli delle retrovie;

afferma che è impari agli scopi ai quali fu prestabilito e non vale a provvedere alla lavorazione delle piccole proprietà ».

CIRIANI. Rinunzio a svolgerlo.

PRESIDENTE. Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Paolo Bonomi:

« La Camera confida che il Governo si renderà conto della assoluta necessità, per la piccola proprietà a conduzione diretta e per le aziende a mezzadria ed a piccola colonia, di assicurare la presenza di un uomo ad ogni famiglia rimasta priva di un lavoratore valido tra i sedici ed i sessantacinque anni ».

Domando se quest'ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Paolo Bonomi ha facoltà di svolgerlo.

BONOMI PAOLO. Onorevoli colleghi. Dopo i discorsi dei ministri dell'agricoltura e della guerra, nei quali vennero dati concreti affidamenti che sarà provveduto, in quella misura maggiore possibile che sarà consentita dalle necessità militari, a con-

cedere la mano d'opera necessaria perchè la produzione agricola del nostro paese sia mantenuta nella sua efficienza, io non posso che prendere atto con soddisfazione delle loro dichiarazioni.

Dichiarazioni che hanno dimostrato che il Governo ha tenuto e tiene, nei limiti del possibile, nel debito conto la discussione avvenuta in questa Camera, la quale non ebbe altro obiettivo che quello di mettere in evidenza le vere necessità del Paese, perchè sieno attuati quei provvedimenti che valgano ad assicurare la resistenza della nazione.

Prendo atto con piacere che il Governo si propone di studiare e mettere in pronta esecuzione nuovi provvedimenti che sieno meno restrittivi di quelli fin qui adottati e che per opinione unanime di tutti i competenti erano stati riconosciuti insufficienti.

Ma poichè il mio ordine del giorno indicava un provvedimento concreto, quello che ad ogni famiglia di lavoratori della terra venisse assicurato almeno un uomo valido e poichè una tale proposta fu fra quelle che il ministro della guerra dichiarò non accettabili, io mi permetto di insistere perchè se ne tenga conto, sia pure in misura assai più limitata, quando cioè il provvedimento si imponga per la gravità e la eccezionalità del caso.

Ho già avuto occasione di segnalare al ministro della guerra alcuni di questi casi, che d'altra parte tutti insieme sommati non possono raggiungere un numero tale da scemare l'efficienza bellica dell'esercito.

Ad esempio ho segnalato al ministro della guerra il caso di una famiglia di agricoltori, composta di sette uomini, tutti chiamati alle armi, che hanno lasciato a casa solo cinque donne e venti bambini tutti di età inferiore ai 12 anni.

È chiaro che in casi consimili l'ammettere che almeno un uomo valido possa restare in famiglia, varrebbe a mettere in valore anche l'opera delle donne e dei fanciulli, che invece abbandonati a sè a nulla possono provvedere.

E così credo che meriti la maggiore considerazione il caso di quei padri di famiglia, che pur non essendo delle classi del 1874 e 1875 hanno un numero rilevante di figli.

Tutti conoscono di queste famiglie in cui vi sono otto, dieci e fin dodici figli in tenera età.

L'opera della sola madre in questi casi non può essere sufficiente a provvedere alla famiglia, e d'altra parte non può essere che scarsissimo il contributo che può dare all'esercito un padre che porti con sé la preoccupazione di così numerosa figliuolanza.

Ed infine mi permetto di richiamare la attenzione del ministro, sul modo eccessivamente restrittivo col quale viene applicata la circolare del 1º settembre 1916 rispetto ai vedovi con tre figli.

È cosa naturale e lodevole che quando venga a morte la moglie di un militare, ove non vi siano parenti prossimi, si procuri da tutti di provvedere a raccogliere provvisoriamente la prole perchè non resti sopra una strada.

Orbene, basta che i bambini non siano assolutamente abbandonati perchè dal Ministero si neghi la licenza che la detta circolare concede ai vedovi con almeno tre figli.

Ora ciò non è giusto e non è conforme certamente allo spirito di quella disposizione e quindi prego vivamente il ministro a voler disporre perchè a quella circolare sia data una applicazione più umana e conforme agli scopi per i quali fu dettata.

Con tali provvedimenti le nostre popolazioni e specialmente quelle della campagna, che della guerra non sentono che i danni, le angosce ed i lutti, si troveranno un po' meno angustiate e potranno, anche per la produttività in cui sarà mantenuta la terra sulla quale e della quale vivono, attendere con più serena e tranquilla aspettazione lo svolgersi degli avvenimenti militari che ci debbono portare a quella pace vittoriosa alla quale tutti aspiriamo. (*Approvazioni*).

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

« La Camera confida che il Governo tenga conto delle speciali condizioni della piccola proprietà, anche nelle zone montane, in rapporto alla necessità della mano d'opera nei mesi del raccolto del fieno, che è quasi l'unico prodotto di quelle zone, e che richiede il lavoro di numerose persone per le difficoltà del terreno e per le distanze, anche perchè nei mesi estivi la popolazione deve in gran parte attendere alle cure del bestiame trasportato sui casolari elevati delle Alpi, e mancano le persone per il taglio dei fieni;

ed invita il Governo a disporre che siano concesse licenze, in numero sufficiente,

ai territoriali ed agli inabili al servizio di guerra; osservando che a provvedere la mano d'opera indispensabile per la raccolta del fieno nelle zone montane è assolutamente insufficiente ed inapplicabile il sistema delle concessioni di cui nelle circolari 137 e 151: insufficiente perchè per il taglio del fieno si richiede più di un operaio per ogni cinque ettari; inapplicabile perchè non è praticamente attuabile la consociazione della famiglie per avere un militare per ogni cinque ettari; come non è praticamente attuabile la concessione di prigionieri quando la concessione sia limitata a riparti composti di più di venti prigionieri ».

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

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Tosti:

« La Camera confida che il Governo voglia prendere accordi con i Governi alleati per rendere più facili gli approvvigionamenti con una meglio intesa utilizzazione del tonnello disponibile, e con provvedimenti atti a fronteggiare ancor più efficacemente le piratesche gesta del naviglio sommergibile nemico ».

Quest'ordine del giorno reca anche le firme degli onorevoli Paratore, Di Sant'Onofrio, Sciacca-Giardina, Mondello, Salvatore Orlando, Sanjust.

Ma non essendo presente l'onorevole Tosti, s'intende che vi abbia rinunciato.

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Belotti:

« La Camera invita il Governo a provvedere perchè la coltura della piccola proprietà, specialmente nelle località di montagna, abbia assicurato il lavoro di un uomo valido, possibilmente in ragione di ogni famiglia ».

Quest'ordine del giorno è firmato anche degli onorevoli Arrigoni degli Oddi e Venino.

Ma, non essendo presente l'onorevole Belotti, s'intende che vi abbia rinunciato.

Segue l'ordine del giorno dell'onorevole Dello Sbarba.

« La Camera:

considerato che assicurare la produzione agricola è, non solo provvedere all'approvvigionamento del paese, ma integrarne e consolidarne l'azione e la resistenza nella guerra;

che per le industrie agricole deve quindi valere lo stesso criterio che ispirò le misure atte ad assicurare e intensificare le industrie di guerra;

convinta della grande importanza che nella produzione agricola hanno le piccole aziende culturali e della considerazione in cui dal punto di vista sociale debbono essere tenute;

ritiene insufficienti i provvedimenti emanati nei riguardi delle licenze a favore di tali aziende, sia a conduzione diretta, sia, a mezzadria e ad affittanza;

ed afferma la necessità urgente di altri provvedimenti ispirati al principio inderogabile che sia conservato o restituito a ciascuna azienda almeno un uomo valido; dandosi incarico alle Commissioni provinciali di agricoltura di accordare gli esoneri necessari con preferenza agli anziani ed agli inabili alle fatiche di guerra, senza eccezione di classe e categoria ».

Quest'ordine del giorno è firmato anche dagli onorevoli Murialdi, Delle Piane, Mancini, Buccelli, Di Mirafiori, Taverna, Curceno, Milano, Peano, Brezzi, Amici Giovanni, Landucci, Magliano.

Domando se questo ordine del giorno sia appoggiato.

(È appoggiato).

Essendo appoggiato, l'onorevole Dello Sbarba ha facoltà di svolgerlo.

DELLO SBARBA. Io non parlerò a lungo per svolgere il mio ordine del giorno, perchè la discussione degli ordini del giorno connessi colla mozione Miliani ha ormai raggiunto tale ampiezza che io penso sia mancanza di rispetto all'Assemblea ed a me stesso il prolungarla oltre.

È d'altronde quello che io presento, anche a nome di altri onorevoli colleghi, è formulato in termini così precisi che lo spendere parole per illustrarlo è addirittura superfluo.

Tuttavia, se la discussione fu ampia ed esauriente, l'argomento è lungi dall'essere stato superato, così come qualche gazzetta vorrebbe, dacchè le dichiarazioni così ansiosamente attese, e che noi abbiamo udite ieri, in proposito, dal ministro di agricoltura e dal ministro della guerra, non sembrano persuadere in modo completo.

Promise è vero il Governo di provvedere alla mancanza di mano d'opera agricola, ma ci parve che lo facesse con tale vaghezza, da non essere completamente rassicurati che ciò avverrà, come sopra

tutto importa, in maniera rapida ed efficace.

Non amo di polemizzare, nè col ministro della guerra, nè col ministro di agricoltura, e non vengo qui per sabotare la guerra.

Io ho preciso e chiaro il senso della necessità dell'ora che attraversiamo e intendo le profonde difficoltà che si frappongono all'accoglienza delle molte domande che giungono da ogni parte della Camera, affinché all'agricoltura isterilita siano date le braccia necessarie; ma non debbo dissimularmi che occorrerà una parola di risposta più precisa e più esplicita.

Noi non possiamo dunque dichiararci soddisfatti in modo assoluto.

Non ripeterò i lamenti già espressi in questa Assemblea sulle condizioni in cui versano la nostra agricoltura e specialmente le nostre piccole unità culturali, la mezzadria e la piccola affittanza, e le piccole proprietà a conduzione diretta.

L'amico Sarrocchi parlò a nome dei deputati della Toscana, e disse, in modo incisivo e limpido, in quali difficoltà ed in quali angosce noi ci dibattiamo.

Più tardi una Commissione di deputati - umbri, toscani e marchigiani - delle regioni cioè nelle quali la mezzadria vige soprattutto, e rappresenta tutta la nostra vita economica agraria, presentò ed illustrò al venerando presidente del Consiglio, onorevole Boselli, un memoriale in cui questi postulati erano indicati, e l'onorevole Boselli, preoccupato di tanta verità, promise che si sarebbe interessato affinché, compatibilmente sempre, s'intende, colle necessità della guerra, i nostri desiderata fossero soddisfatti.

Quel memoriale conosce il ministro della guerra. In sostanza si tratta di questo: per la nostra coltura agraria non è possibile che noi possiamo andare oltre, se non si restituisce almeno un uomo valido per ogni podere, per ogni unità culturale.

Non ci sono mezzi termini, non ci sono surrogati. L'azienda colonica della mezzadria è un tutto così complesso nel suo ordinamento, è un groviglio d'interessi così complicati, che non può, chi la conduce, essere sostituito dal primo arrivato.

A noi non bastano i prigionieri, oppure gli avventizi, occorre l'uomo di quell'azienda, che ne è il lavoratore ed il direttore tecnico, l'anima dominante, il fulcro, che ne conosce tutti i bisogni e può quindi approntare tutti i rimedi, escogitare ripie-

ghi efficaci ed utili compensi per coprire le deficienze, che ogni giorno crea vieppiù il presente stato di cose.

Voi con la chiamata delle classi 1874-75, e ultimamente del 1898 e 1899, strappaste alla nostra terra gli estremi sostegni e non vi siete fatti sufficiente carico della gravità delle cose che si andavano maturando, ed oggi, nelle nostre campagne, una folla di vecchi, di donne e di fanciulli guarda melanconicamente cupa la via onde si diparti l'ultimo uomo, chiede a gran voce che le sia restituita una forza e una guida. Ma voi avete annunziato alcune provvidenze, ed io non ho che da rendervene grazie, col cuore pieno della speranza che il vostro annunzio non sia fallace, non si traduca in una delusione dolorosa.

Riferisce il resoconto sommario della Camera dei deputati che concederete turni di licenze agricole di quaranta giorni, dopo il mese di aprile, ai soldati delle classi 1874-1878, ed agli inabili di qualunque classe, compresi quelli che si trovano nelle retrovie; che tornaste ad assicurare che vi rendete esatto conto delle esigenze dell'agricoltura, e non mancherete di usare al riguardo le maggiori larghezze compatibilmente con le necessità della guerra.

La riserva estrema è questa, ma è grave; io ne intendo tutta la portata e la accetto da buon patriotta; ma non vorrei che essa fosse stata pronunciata con intendimento troppo elastico (la parola non vuole essere offensiva, nè irrispettosa) e che servisse a troppo mutevoli bisogni, ad impressioni più che a bisogni dimostrati, e creasse nuove speranze, il cui fallimento può produrre domani danni più gravi e stati d'animo più inquieti di quelli, cui intendiamo di rimediare oggi. Guai se ci dovesse ricapitare il disagio che fu per l'applicazione della ormai famosa circolare 542!

Avete anche detto che vi riservate di mettere in vigore la disposizione per restituire alla loro sede i militari anziani che hanno quattro figliuoli. Ebbene, se ciò è vero, questo provvedimento voi dovete mettere in esecuzione subito; basterà che siano dati ai comandi dei corpi d'armata le necessarie istruzioni; così sarà quietata una delle ansie più urgenti dell'anima popolare e sarà dato alle nostre campagne un così profondo sollievo, che maggiore non si potrebbe in questo momento!

È esatto quello che riferisce il resoconto sommario? Io l'ho letta quella frase, che si riferisce alla restituzione nelle loro sedi dei

militari anziani che hanno oltre 4 figliuoli, con indicibile piacere, e vi grido che se anche non fosse esatta, è bene che lo diventi, perchè il provvedimento è di necessità immediata e deve essere attuato, se sul serio volete pacificare gli spiriti. Altrimenti, lo dicevo giorni sono al presidente del Consiglio, noi stenteremo a mantenere la calma; questi soldati mandati a casa ora, diventano non solo una ragione di resistenza economica, ma anche e sopra tutto di tranquillità politica. (*Rumori — Interruzioni*).

CIRIANI. Ma che dice? Questo è sabotare la guerra. (*Approvazioni — Commenti — Rumori*). E l'ha voluta!

DELLO SBARBA. Io non posso accettare la grave parola che l'onorevole Ciriani mi ha rivolto. Ho premesso che non solo non intendo sabotare la guerra... (*Rumori*). Io non l'ho predicata la guerra, ma la ho servita lealmente, dandomi tutto per essa e la servirò con entusiasmo fino alla vittoria!

CIRIANI. Ma questo è sabotarla! Ci vuole coerenza! (*Commenti*).

DELLO SBARBA. Lasciatemi dire. Vi ripeto che non ho bisogno di lezioni di patriottismo da nessuno... (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Dello Sbarba, esprima il suo pensiero, ma tenga conto del sentimento della Camera. E gli onorevoli deputati facciano silenzio!

DELLO SBARBA. Spiego subito agli onorevoli interruttori...

PRESIDENTE. Parli alla Camera, onorevole Dello Sbarba. Non raccolga le interruzioni.

DELLO SBARBA. Io dico che se vi è qualcuno che sabotta la guerra, sono proprio coloro i quali negano che si prendano questi provvedimenti i quali non nuocciano alle necessità della guerra, ma ne consolidano la resistenza, perchè ci assicurano il pane quotidiano e la tranquillità politica. (*Commenti*).

Se io chiedessi al ministro della guerra che si spogliasse il nostro esercito degli uomini validi e veramente combattenti, potreste dire che sabotta la guerra. Ma quando mi limito a chiedere che gli uomini dal 1874 al 1875 ora appollaiati nelle caserme siano restituiti alle famiglie, quando mi limito a chiedere che si attui la promessa, che pure ha fatto il Governo, di rimandare gli uomini dal 1874 al 1878 e gli inabili, non chiedo cosa eccessiva. E quando dico: guardate che la vostra promessa si realizzi, perchè la vostra promessa non mantenuta, sa-

rebbe ragione di disordine, non sabotto la guerra, ma difendo le ragioni della guerra. (*Commenti — Interruzione del deputato Ciriani*).

Qui non si può dunque più parlare!...

PRESIDENTE. Facciano silenzio, onorevoli deputati!... E lei, onorevole Ciriani, non interrompa.

DELLO SBARBA. Lo so, lo so che le necessità della guerra sono al disopra di ogni altra esigenza; ma dico, come è detto nel mio ordine del giorno, e spero i miei interruttori lo avranno esaminato, che come si è trovato che son necessarie le industrie propriamente dette e per esse si escogitano molti rimedi, dalle licenze agli esoneri, affinché la ricchezza del paese non sia compromessa e possa esserne alimentata la guerra; per le stesse ragioni l'agricoltura, che è la massima industria, potrà essere costretta a sacrifici, ma non può essere spenta in base a criteri infondati, come mi sembrano quelli che sono stati adottati e che l'esperienza dei fatti non sorregge.

Le munizioni per bocca vado pensando che sono più o almeno egualmente interessanti che le munizioni che servono per la guerra! (*Interruzioni*).

L'onorevole Canepa, nel suo coraggioso, solido e plauditissimo discorso, gridava: Italiani, fate che in ogni angolo della nostra terra spunti una spiga di frumento!

Benissimo, ma dovete ben darci anche la mano che apra il solco e getti il seme! Noi abbiamo in Italia la fortuna di avere un popolo che è magnifico di resistenza, ricco di risorse innumerevoli, un popolo che ha la suprema virtù dell'abnegazione. Questa sua resistenza occorre saperla mantenere se vogliamo giungere alla vittoria che tutti auspichiamo pronta e completa. Essa non verrà meno, se noi sapremo commisurare nella guerra il nostro sforzo ai mezzi di cui realmente disponiamo ed alle finalità prementi della economia di guerra, le industrie, le attività economiche tutte del Paese e innanzi a tutte la resistenza della produzione agraria!

La guerra non si combatte solo alle frontiere o sui mari, ma anche nello interno del Paese, mantenendone salda la compagine.

La verità è che noi abbiamo difetto di organizzazione nel modo con cui si avvicendarono i richiami alle armi e si distribuirono i nostri uomini.

Senza toccare, senza compromettere la efficienza bellica, io credo, che si potrebbe, come è avvenuto in Francia, compiere la

organizzazione dei lavori agrari, tradurre in fatto quella mobilitazione agraria, che fu oggetto di discussione e di proposte perfino del Comitato superiore di agricoltura!

Orbene io vorrei che la stessa cura che giustamente si è avuta per l'industria si avesse anche per l'agricoltura. Potrei dire a qualche collega che fa rumore e si scandalizza, che noi abbiamo visto per esempio che, acciocchè vivessero alcune industrie non perfettamente necessarie alla guerra, come le segherie di pipe di radica, si sono concessi degli esoneri. Ora io penso che, se si è provveduto a mantener su le fabbriche di pipe, si deve pensare meglio all'agricoltura che ci dà il pane e la forza fisica.

Infine noi non vi chiediamo niente altro che un uomo valido per ognuna delle famiglie coloniche che han dato tutto alla Patria, che han dato uomini, frumenti, armenti, e danno ancora, con entusiasmo, una grande fiamma di fede, quella fede che ci illumina la via della vittoria! Noi li conosciamo i nostri contadini, questisani e meravigliosi lavoratori che partecipano ai combattimenti tranquilli e fieri: essi, che sono la parte più forte, più ingenua e più numerosa d'Italia, lasciarono la vanga a mezzo il solco e brandirono con mano sicura le armi della difesa nazionale. E l'Italia disse loro: o miei figli, per questo sangue che versate, per questa alta e nobile fatica che mi consacrate, per il sacrificio sublime che vi chiedo, io vi compenserò del mio maggior bene, voi sarete gli eletti di domani! E le campagne furono silenziose ma rassegnate, dolenti ma forti.

Tutto essi diedero per la guerra che la Gran Madre era costretta a combattere, ed apparvero e furono i più mirabili rappresentanti di questa nostra stirpe immortale!

Ma se volete conservata questa loro virtù vittoriosa, voi dovete allontanare dal loro spirito la preoccupazione che si siano spenti i focolari lontani ed insteriliti i campi, che sanno il sudore della loro fronte!

Ne siamo sicuri, il loro sforzo sarà saldo e pieno fino alla vittoria, e per questo io mando loro il mio saluto fraterno, la mia riconoscenza di italiano e di cittadino. Ma per questo essi hanno diritto alla nostra riconoscenza, per questo non si devono far loro soltanto le promesse per il dopo guerra, ma è nostro dovere anche concedere che durante la guerra fruiscono non di privilegi ma sia loro riconosciuta la ragione dell'esistenza!

Questa guerra si combatte con tutte le armi e più specialmente con quelle di una solida organizzazione economica. Quanto durerà? Noi dobbiamo prevederla la più lunga possibile, ed approntarle una resistenza economica corrispondente!

Non arrivo a comprendere perchè le mie parole possano essere sembrate ad alcuno depressive dello spirito pubblico. Se la verità non è una cosa bandita dalle Assemblee parlamentari, noi di tanto dobbiamo guardare la verità in faccia di quanto intendiamo metterci in condizione di superare ogni ostacolo.

Sarebbe strano che, non volendo tener conto della realtà, ci trovassimo di fronte a fatti per cui tardi giungerebbero poi i rimedi.

D'altronde i nostri contadini non sono esigenti, nè lo sono coloro che, come me, presentarono all'onorevole ministro della guerra un ordine del giorno simile a quello che sto difendendo dinanzi al Parlamento.

Ieri l'onorevole Morrone, in nome dell'esercito che combatte così valorosamente per la Patria, e cui va commosso il pensiero dell'Assemblea, rivolgeva a tutti i deputati un appello, quello di essere propagandisti della resistenza e della volontà nel popolo e col popolo, alimentando lo spirito di sacrificio da cui tutto attende l'Italia.

Onorevole Morrone, noi crediamo di aver adempiuto fin'oggi modestamente, ma con ogni più salda e più chiara intenzione di servire la Patria, il dovere cui ci richiamate; ma gli appelli sono vane parole, se non ci somministrare i mezzi onde possiamo mantenerci in questa fiducia che le popolazioni ebbero fin'ora verso di noi. Voi dovete, prima che si scenda al voto, dare questa parola di assicurazione alla Camera, che i propositi e i provvedimenti, che insieme col ministro di agricoltura avete maturato; le cose che avete promesso, salvo necessità veramente grandi dimostrate, si verificheranno. Meglio dire fin d'ora che non ci darete nulla, piuttosto che crearci illusioni perniciose!

Non solo, ma dovete anche fare in modo che tali provvedimenti non siano, al di là della vostra volontà, sabotati dalle forme burocratiche, attraverso le quali dovessero passare.

Non pratiche lunghe, fastidiose, farcite di informazioni, di domande, attraverso l'arma dei Reali carabinieri, i sindaci, i Corpi d'armata, le Commissioni prefettizie, che si smarriscono per via, che si inalzano,

montagne di carta, negli uffici e che quando vengono eseguite (come è avvenuto fin qui) giungono in ritardo e nozionano, piuttosto che giovare gl'interessi, onde si erano urgentemente reclamate, ma ordini chiari, di pronta e semplice esecuzione, attuabili senz'altro.

Evitate il concetto delle pratiche individualmente proposte ed istruite per singolo individuo; dite: tutti gli agricoltori delle tali classi, che si trovino nelle tali condizioni, devono essere inviati alle loro case, sottoposti ai tali obblighi, alle tali discipline; e siano i reparti, i Corpi d'armata, cui appartengono, incaricati della bisogna nell'esame dei semplici ruoli!

☞ E lasciate pure che questa gente torni in folla verso le loro case, e non temete che essi possano mancare nell'ora del bisogno. Anche se questa scoccasse urgente ed improvvisa, tutti saranno pronti al richiamo per salvare la patria, tutti e con cuore più saldo e con più entusiastico slancio.

☞ Ah! che se domani le campane d'Italia suonassero a martello perchè il nemico (ciò che non avverrà più) avesse posto il piede sul suolo sacro della Patria, assicuratevi che non solo questi contadini delle vecchie classi, ma tutti, tutti i figli della gran madre - vecchi, donne, fanciulli, abili ed inabili, di ogni classe e condizione e di ogni fede politica - anche quelli che in questa Camera dichiarano di non voler riconoscere la guerra, anche i sassi, come scrisse Turati, si avventerebbero cantando alla morte, perchè la Patria viva! (*Approvazioni*).

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro per i trasporti marittimi e ferroviari.

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. (*Segni d'attenzione*). La Camera è senza dubbio ormai affaticata da una discussione durata molto tempo e che ha avuto tale svolgimento di argomentazioni e tale libertà completa di giudizio e di parola che ha potuto essere eguagliata forse, ma non superata da nessun'altra discussione tenuta durante il periodo della guerra.

Cercherò dunque di condensare quanto più è possibile le mie dichiarazioni, trattando del problema dei traffici, specialmente dei traffici marittimi, vale a dire di uno dei problemi più angosciosi che pesano nel momento attuale non solo sul no-

stro paese, non solo sugli Stati belligeranti, ma su tutte indistintamente le nazioni del mondo, anche quelle poste nelle latitudini le più lontane.

E nel farlo cercherò di aggruppare gli argomenti dei vari oratori, osservando però che di questi oratori taluni hanno riconosciuto e hanno preso le mosse dalla gravità eccezionale del momento che attraversiamo; altri, pur additando manchevolezze e lacune veramente esistenti, hanno in certo modo discusso come se fossimo in tempi normali, prescindendo da questo colossale sconvolgimento che ha infrante tutte le idee più solidamente stabilite, distrutti tutti i calcoli, mutato l'andamento degli avvenimenti, reso illusorie le previsioni meglio fondate, anche nel giro di poche settimane.

Il nostro paese, voi lo sapete, dipende dall'estero per molte merci d'importazione, ma specialmente per tre di esse: carbone, cereali, metalli, e queste tre da sole rappresentano oltre il 75 per cento della nostra importazione.

L'importazione complessiva prevista per il corrente anno 1917 ascende a 18 milioni di tonnellate, di cui 14 milioni e mezzo sono rappresentati dai soli tre articoli testè nominati, carbone, cereali, metalli, mentre i 3 milioni e mezzo rimanenti sono costituiti da petrolio, oli minerali, carni congelate, cotone, lana, iuta, pelli e merci varie, ma però tutte strettamente indispensabili anche ai fini della condotta della guerra.

Ben poche sono le merci assolutamente superflue e, queste poche, delle quali spesso si chiede a gran voce la restrizione, pure o servono per talune industrie che non si potrebbero addirittura sopprimere senza un danno per l'economia del paese, oppure sono da noi offerte come scambio per l'importazione di altre merci di grandissima utilità.

Sono dunque circa 18 milioni di tonnellate di merci di prima necessità da trasportare. Ma per determinare la quantità di navi occorrenti a questo trasporto, occorre di tener conto di taluni fattori speciali che chiameremo in certo modo fattori di guerra.

Prima della guerra, i maggiori mercati dei cereali erano per noi la Russia meridionale e la Romania, dalle quali regioni ritraevamo, nel 1913, oltre il 60 per cento del nostro fabbisogno granario, mentre un 20 per cento era ritirato dall'Argentina e un 10 per cento dall'America del Nord.

Scoppiata la guerra, e chiusi i Dardanelli, gli Stati Uniti divennero i nostri maggiori fornitori di grano. Da essi ritraemmo, nel 1915, circa i tre quarti della quantità totale che ci occorreva; l'Argentina conservava il suo 20 per cento e, nel 1916, per la scarsità del raccolto mondiale, dovemmo andare a cercare il rimanente 10 per cento fin nella lontana Australia.

Le conseguenze che questi spostamenti portarono nella situazione dei nostri trasporti marittimi, sono presto comprese, quando si consideri che una nave impiega normalmente 30 giorni per un viaggio completo, andata e ritorno, dal Mar nero, 70 giorni dagli Stati Uniti e 150 per un viaggio in Australia, cosicchè una nave di 5 mila tonnellate di carico che, nel 1913, ci portava 60 mila tonnellate all'anno di grano, nel 1915 ne portava 25 mila, e nel 1916 appena solo 10 mila.

Ad ogni modo, considerata così come è la situazione odierna dei mercati e mettendo a calcolo gli allungamenti di viaggio richiesti per necessità marittime che ben comprendete, il nostro fabbisogno del 1917 richiederebbe un tonnellaggio complessivo di circa 3,250,000 di portata in peso morto, in ciclo continuo, per l'Inghilterra, l'America, l'Australia e alcuni porti secondari del Mediterraneo.

Non credo necessario di dimostrarvi come purtroppo la marina mercantile italiana sia insufficiente, insufficientissima ad un così largo bisogno. La mancanza assoluta di qualsiasi seria, perseverante direttiva nella creazione della nostra marina, le disposizioni spesso contraddittorie da noi prese negli ultimi trent'anni in materia di politica marittima commerciale, ci hanno condotto a questo: che allo scoppio della guerra, le navi battenti bandiera italiana, di proprietà di armatori italiani, erano appena sufficienti alla terza parte dei trasporti marittimi che ci occorrono indispensabilmente.

Ora basta annunciare questa cifra per vedere come enorme è il bisogno per noi di ricorrere alla bandiera estera. Se noi non possiamo, con i mezzi nostri propri, trasportare più della terza parte del nostro fabbisogno, è evidente che per gli altri due terzi andiamo soggetti alla bandiera straniera.

È vero che nel momento attuale abbiamo in esercizio sotto bandiera italiana il naviglio mercantile nemico sequestrato nei porti, naviglio che, rinforzato con alcune

navi nemiche prese nei porti portoghesi, attribuiteci, dà circa 400 mila tonnellate di portata utile, alle quali possiamo aggiungere 100 mila tonnellate corrispondenti al rendimento medio della nostra marina a vela.

In complesso dunque, oggi come oggi, le navi che battono bandiera italiana possono in tutto e per tutto ottenere un trasporto d'importazione transoceanica di un milione e mezzo di tonnellate. Cosicché il nostro fabbisogno di 3 milioni e 250 mila tonnellate resta ancora scoperto per un milione e 750 tonnellate.

Vediamo ora con quali mezzi si è provveduto a questa enorme deficienza.

Allorché ebbi l'onore di assumere la direzione del Ministero dei trasporti, la situazione mondiale del naviglio mercantile era ancora tale che gran parte della nostra importazione, anche per lo Stato, trovava abbastanza facilmente il mezzo di trasporto all'estero. Facili ed abbondanti (e soltanto elevati erano i noli dei carboni) i viaggi isolati fra l'Inghilterra e l'Italia, frequenti i noli di carico generale e di cereali dalla America del Nord. Se vi era una crisi di noli, questa era una crisi di prezzi, cioè di prezzi elevati, ma non di mancanza di quantità, perchè ancora possiamo dire che fino alla metà dell'anno 1916 il naviglio estero, cioè a dire il naviglio alleato e i navigli neutrali, era relativamente facile a trovarsi.

Ma i noli seguivano un movimento ascensionale e gli articoli di maggiore necessità, fra questi principalissimo il carbone, si risentivano di questo straordinario aumento, in modo che in meno del giro di un anno dalla dichiarazione della nostra guerra il prezzo del carbone trasportato nei nostri porti si elevava da 30 o 40 lire alla tonnellata alla cifra vertiginosa di 200, di 220 e financo 250 lire la tonnellata.

Ma alla fine di giugno avevamo ancora libere da requisizione nazionale 207 navi colla bandiera italiana, le quali erano capaci di una portata di 600 mila tonnellate. Questa era una riserva per i bisogni dello Stato. Ben presto però si palesò la necessità di intaccarla, e noi procedemmo con la maggiore risolutezza, e, consentite che io ve lo dica, senza riguardo a persone, senza cedere a pressioni, che non mancarono per così grandi interessi in giuoco; e queste 600 mila tonnellate di naviglio nazionale nell'ora che parlo sono entrate tutte, o

quasi tutte, a far parte della flotta requisita dallo Stato.

Ed allora si era appena cominciato a noleggiare le prime navi estere; tanto che in quell'epoca ne avevamo in effettivo esercizio per 250 mila tonnellate, così che quasi tutto il contributo di 1,750 mila tonnellate, che dovevamo e dobbiamo chiedere alla bandiera straniera, era allora fornito da noleggi conclusi viaggio per viaggio sia da privati, sia dallo Stato.

Infatti nel mese di giugno 1916 sopra una importazione di 800 mila tonnellate di carbone, 550 mila giunsero su navi libere italiane e straniere; le rimanenti, 300 mila tonnellate, cioè appena il 35 per cento, ci furono portate dalla flotta carboniera permanente, cioè da navi sequestrate, nolleggiate, o sotto il controllo dello Stato.

La crisi dei trasporti si andò man mano aggravando. Per il grano vi ha già parlato il mio collega dell'agricoltura, ed io confermo che il grave perturbamento che lo spostamento dei mercati ha portato nell'approvvigionamento si fece sentire ugualmente presso tutti gli alleati.

Tale spostamento cominciò a determinarsi nel settembre scorso ed ebbe pieno effetto dall'ottobre successivo in poi.

Si è calcolato che l'allungamento del viaggio per andare a prendere il grano in Australia abbia portato una deficienza nel tonnellaggio mondiale del 40 per cento almeno.

Naturalmente questa perdita così sensibile doveva ripercuotersi fortemente su tutto il mercato marittimo; la minore disponibilità di naviglio doveva ridurre l'offerta dei noli per tutti i generi.

Ma un'altro più considerevole spostamento di naviglio fu determinato dalla necessità di aumentare l'importazione dei minerali metallici; perchè a misura che la guerra progrediva e si intensificava e a misura che l'industria di guerra si andava sviluppando, si creavano nuovi bisogni di materiali metallici da provvedere alle principali industrie.

Naturalmente a questo bisogno non si poté provvedere se non impegnando considerevolmente le nostre disponibilità di naviglio, così che al 31 dicembre scorso venivano destinate a questa importazione altre 100 mila tonnellate di navi.

E vengo ora alla crisi che ha più interessato il paese ed il Parlamento, cioè a quella dei carboni.

Quanto si è accennato per i cereali e per i metalli si ripete in maggior misura sui carboni.

Allorquando il nostro Gabinetto salì al potere si agitava in paese una considerevole campagna intesa ad ottenere una diminuzione del costo del carbone, che allora era abbondante ed il trasporto ne era facile. Ma, come ho già detto, non era tanto il prezzo d'origine quanto il nolo che rendeva alto il prezzo del carbone in Italia.

Tanto nelle classi industriali quanto nella opinione pubblica questo stato di cose era ritenuto intollerabile e si incitava il Governo ad intervenire. Si citava l'esempio della Francia che nella crisi precedente aveva concluso un accordo con l'Inghilterra sul prezzo del carbone e dei noli ed aveva ottenuto regolarmente, da oltre tre mesi, il fossile a prezzi tanto bassi, che, non essendo ancora compreso il porto di Marsiglia in quell'accordo, poteva aversi colà il carbone dall'Atlantico a 90 franchi la tonnellata, mentre a Genova costava sulle 220 lire.

Potevamo rimanere spettatori in un simile stato di fatto e lasciare andare gli avvenimenti alla deriva senza immischiarcene? Ma vi è di più: avrebbe l'Inghilterra consentito a darci quell'appoggio in merci ed in noleggi, senza il quale è inutile farsi qualsiasi illusione, noi non avremmo potuto andare avanti neppure per pochi mesi?

Una voce dal centro. E l'America?

ARLOTTA. Ho inteso una voce dire: E l'America? Sì, l'America anche può dare carbone, ma se in tempi normali ne ha dato a noi per quantità moderate, per una percentuale che non è andata oltre il 20 per cento, si pensi come era possibile con la crisi del tonnelloaggio pensare a prendere il carbone in un paese tanto distante, e quando la durata del viaggio sarebbe stata per lo meno doppia, se non tripla, di quello per l'Inghilterra.

Dunque l'Inghilterra non sarebbe stata disposta a proseguire senza accordi in uno stato di fatto, che le mutate circostanze rendevano oramai precario e pericoloso. Pensate, o signori, che Inghilterra e Francia erano strette da accordi, non solo politici, ma economici molto prima degli accordi con noi, che eravamo entrati tanto tempo dopo in guerra. Pensate anche ad un'altra circostanza e cioè che in quel tempo non avevamo ancora dichiarato guerra alla Germania e che la posizione nostra nell'alleanza, pur essendo politicamente

perfetta, non lo poteva essere, e non lo era ancora completamente, sotto il punto di vista economico.

In tali frangenti dovevamo scegliere tra due sistemi diversi: o entrare negli accordi economici e di vettovagliamento così come eravamo già entrati in quelli politici, e solo in parte in taluni di natura economica, con i nostri due alleati, o procedere isolati nella nostra via e correre l'alea di ciò che ci riserbassero gli eventi.

Credo che solo degli insensati avrebbero potuto scegliere la seconda via, irta di pericoli e che sarebbe stata un vero salto nel buio.

Noi preferimmo la via opposta, la via degli accordi economici, e questa ci condusse a Pallanza.

Lo so, o signori, che oggi è di moda parlare dell'iusuccesso degli accordi di Pallanza, e, sotto un certo punto di vista, me lo spiego perfettamente. Coloro che speravano che da quell'accordo avesse dovuto uscire una fornitura certa e sicura di carbone, reso in Italia al prezzo di cento-quaranta, centocinquanta o centosessanta lire, ebbero una grande delusione quando di lì a pochi mesi ciò non si verificò.

Fino ad un certo punto la delusione l'avemmo anche noi, e certamente l'ebbero i nostri ottimi amici inglesi, che erano stati nella più perfetta e sincera buona fede, quando avevano promesso ogni loro concorso, ogni loro sforzo perchè questo fatto si verificasse. (*Interruzione del deputato Compans*).

Ma pure, ciò malgrado, Pallanza fu la prima maglia di una catena che stabilì su basi solide la cordialità e la continuità delle relazioni per il rifornimento di tonnelloaggio e di approvvigionamenti tra noi ed i nostri alleati, catena le cui maglie successive si chiamano Parigi, Roma, Londra, ed altre ancora se ne aggiungeranno, aiutandoci e sorreggendoci vicendevolmente, mettendo in comune benefici e sacrifici, finchè non saremo giunti al sospirato giorno della vittoria.

Ma, poi, fu proprio il calmier dei noli, pur voluto e invocato da molta gente in Italia, a determinare la crisi del tonnelloaggio?

Non lo credo, anzi sono fermamente convinto del contrario. Vogliate, o signori, seguire queste cifre. L'importazione di carbone in Italia fu in giugno di 842 mila tonnellate, che è la media dell'importazione italiana, in luglio di un milione di

tonnellate, in agosto di 769 mila tonnellate, in settembre di 810 mila tonnellate, in ottobre di 804 mila tonnellate, in novembre di 586 mila tonnellate; e comincia la discesa.

Dunque, rimane con ciò stabilito che per due o tre mesi dopo il convegno di Pallanza nell'importazione dei carboni si rimase allo stesso livello cui si era stati prima, e solo da novembre in poi, cioè tre mesi dopo che fu intervenuto il convegno di Pallanza, cominciò la discesa.

E quali sono state le cause, o signori? I critici hanno osservato che l'applicazione della tariffa dei noli, entrata in vigore il 30 ottobre, fu quella che fece sparire le navi neutrali. Noi riteniamo tale giudizio superficiale e non rispondente alla verità delle cose, perchè ben altre furono le cause della crisi, che non si sarebbe verificata, se i fattori, che chiameremo di guerra, non si fossero imposti.

In primo luogo i nostri nemici, disperando ormai della vittoria riportata sui campi dell'onore, ricorsero alla guerra di pirati, alla guerra dei sottomarini, e questa fu la prima e vera origine della diminuzione del tonnellaggio. Le navi norvegesi videro in breve tempo distrutto tutto il fondo del loro istituto di assicurazione. Esse hanno un istituto di Stato delle assicurazioni, che aveva un fondo di riserva; cominciati i siluramenti, questo fondo fu completamente assorbito.

Ma un altro avvenimento politico di ben maggiore importanza si produsse nel mese di novembre; l'attrito tra la Grecia e le potenze dell'Intesa divenne acuto con un crescendo impressionante, finchè, ponete ben mente alle date, nei giorni primo e due dicembre gli alleati sbarcarono forze di marinai e di truppe, e il 2 dicembre nelle strade e piazze di Atene si combattè una vera e propria battaglia, con fuoco misto di fucileria e di mitragliatrici, tra le truppe greche e quelle dell'Intesa.

In relazione a questo avvenimento, che poteva far supporre lo sbarco di forti contingenti in Grecia, e forse, chi sà? l'occupazione, da parte dell'Intesa, dei porti della Grecia, la flotta mercantile greca sparì come d'incanto.

Non ho potuto avere cifre esatte sulla consistenza di questa flotta, ma da dati approssimativi devo ritenere che non fosse inferiore ad un milione di tonnellate.

Ora, si comprende: quando le navi norvegesi si ritirano, quando la flotta greca

con un milione di tonnellate, si può dire da un giorno all'indomani sparisce dai traffici nostrani per andarsi a nascondere in porti neutrali o a indirizzarsi verso mari giudicati meno infidi (*Interruzione del deputato Pala*) (dice Amburgo l'onorevole Pala), questa è stata la prima origine della crisi del tonnellaggio del mese di novembre.

Ma, per noi, o signori, ci sono state altre più prossime e più vicine cause, perchè noi in quel tempo, di navi neutrali norvegesi e greche, non avevamo che il 20 per cento delle totalità del naviglio estero da noi noleggiato.

Voi avete udito l'esposizione che vi ha fatto il Commissario generale dei consumi onorevole Canepa e che vi ha confermato il ministro d'agricoltura onorevole Rainieri. Tra settembre e ottobre si scoprì la verità sull'entità del raccolto dei cereali. Deficiente il raccolto del grano, deficientissimo quello del granturco. Bisognò che gli uomini che stavano al Governo pensassero seriamente ai casi della alimentazione nazionale; e allora, nello stesso tempo, veniva in chiaro un'altra notizia; cioè a dire che il raccolto dell'America, sul quale si faceva il maggiore assegnamento, era anch'esso un raccolto non sufficiente ai bisogni mondiali o per lo meno di gran lunga inferiore a quello dell'anno precedente.

Ebbene, o signori, si tratta oramai di un fatto passato, del quale noi non abbiamo nè parlato nè menato vanto per non allarmare il paese; ma i calcoli più sicuri ci davano che noi saremmo rimasti senza grano probabilmente nei mesi di febbraio, di marzo o di aprile, se non avessimo provveduto con la massima energia.

E allora, dalla sera alla mattina, dopo esaminata esattamente la situazione, il Ministero dei trasporti non esitò a togliere dal trasporto del carbone 220 mila tonnellate di navi e mandarle immediatamente in America a caricare il grano occorrente per il paese. E contemporaneamente divenivano anche più insistenti le richieste del sottosegretariato di Stato per le armi e le munizioni per avere i metalli necessari alla guerra, il cui trasporto i sottomarini rendevano sempre più difficile, e altre 100 mila tonnellate furono sottratte al carbone per inviarle a prendere metalli in America.

Ora, o signori, si comprende; quando voi togliete da un commercio organizzato 300 mila tonnellate di naviglio, subitamente, per mandarle in lidi lontani a caricare altri

generi di primissima necessità, sia per l'alimentazione del paese, sia per la sua difesa, doveva avvenire quella crisi del carbone che si è verificata, e non poteva certo più darsi che il prezzo del carbone si mantenesse intorno a quello di 150 o 160 lire, che era stato desiderato ed auspicato dopo il convegno di Pallanza, ma esso doveva necessariamente subire le conseguenze del rialzo generale dei noli.

Ma è forse il fenomeno unico per l'Italia? E forse un fenomeno che si può attribuire a poca previdenza dei governanti italiani?

Mi capita per caso sotto gli occhi un verbale del Senato francese dell'otto febbraio, giorno in cui il senatore Perchot diceva: « Ma la guerra dei sottomarini aggravò ben presto la situazione. I suoi effetti si manifestano meno per le perdite di tonnellaggio piuttosto che per le conseguenze commerciali che essa porta, specialmente con i bruschi e considerevoli rialzi del tasso d'assicurazione che mette lo scompiglio nel mercato dei noli.

« S'inoltra l'epoca dei cattivi tempi in cui ritardano i viaggi delle navi e diminuisce per conseguenza il coefficiente di rendimento.

« In ottobre, si scende a un'importazione di un milione ottocento quarantasette mila tonnellate (notate che essi solevano importare 20 milioni di tonnellate all'anno).

« La situazione peggiora in novembre, le pretese degli assicuratori e le discussioni che seguono immobilizzano nei porti la flotta norvegese e le navi neutrali tendono a rarefarsi proprio nel momento in cui, fatto questo poco conosciuto, ma le cui conseguenze peseranno gravemente sulla situazione, il Governo inglese deve requisire 800 navi per andare a prendere il grano in Australia.

« Poi sono le navi greche che l'attitudine del Governo greco obbliga a custodire nei nostri porti, nuova ragione della scarsezza di tonnellaggio e del rialzo dei noli.

« Le nostre importazioni, ostacolate da tanti avvenimenti contrari, cadono in novembre a 1 milione 421 mila tonnellate con un deficit di oltre 500 mila tonnellate sul programma previsto in maggio ».

Sembra, egregi colleghi, uno dei più bei discorsi torniti nel nostro Parlamento per muovere degli addebiti al Governo. Voi vedete che la situazione è identica a quella della Francia, e questa è forse anche più grave di quella che si produceva in Italia,

e che era necessario di ricorrere ai rimedi in tutti i paesi del mondo per sopperire alle deficienze generali del tonnellaggio.

Quale fu l'opera spiegata dal Ministero dei trasporti di fronte ad una così grave, e, diciamolo pure, una così imprevedibile crisi?

Mi auguro di poter dimostrare rapidamente ch'essa fu tutt'altro che puramente passiva.

Vi dirò in cifra globale che dal 1° luglio 1916 a tutt'oggi le navi mercantili, nazionali ed estere, sotto il controllo diretto dell'Italia, furono aumentate di 165 vapori da noi noleggiati per 860,000 tonnellate di carico, in ciclo permanente.

Abbiamo potuto dunque aumentare di 865,000 tonnellate il nostro naviglio, dacché abbiamo l'onore di sedere su questi banchi. Quest'aumento è stato certamente diminuito dalle perdite incontrate, sia nella campagna dei sottomarini, sia in ordinari accidenti marittimi. Rimane tuttavia una cifra considerevolissima che fa scendere a molte centinaia di migliaia di tonnellate di portata l'aumento netto della nostra disponibilità di naviglio.

Concludemmo nello stesso tempo un accordo con i Governi Alleati per effetto del quale ci fu ceduta una congrua parte del naviglio Austro-Germanico sequestrato in Portogallo. Il tonnellaggio nemico da noi esercitato ebbe in tal modo dal 1° luglio in poi un aumento di circa 20 unità per 130,000 tonnellate di portata.

In quanto alle navi estere nolleggiate a *time-charter* dalle 45 unità per 250,000 tonnellate, che trovammo in servizio al 1° luglio, siamo ora saliti a 138 navi per 750,000 tonnellate, oltre le navi che nello stesso tempo furono perdute per siluramenti.

Nello stesso tempo davamo ogni opera per stimolare e favorire l'industria delle costruzioni navali, e possibilmente anche gli acquisti di nuove navi. Con decreto dell'agosto furono concesse speciali esenzioni da ogni imposta e sovrimposta sui redditi ai piroscafi acquistati all'estero o costruiti in Italia; nello stesso tempo considerevoli sgravi doganali venivano accordati ai materiali di costruzione navale d'ogni genere provenienti dall'estero, e veniva aumentato il compenso di costruzione per le navi impostate in cantieri italiani.

E qui, vengo ad un punto assai delicato, quello che ha più smolato le osservazioni di certi critici, proclamandolo come la panacea di tutti i mali del traffico marittimo,

quello degli acquisti diretti di navi da parte dello Stato.

Confesso candidamente che io stesso sono stato convinto fautore, in un certo tempo, di questi acquisti. Ma questa mia convinzione mi ha spinto a tormentare spesso l'uomo più tormentato del regno d'Italia, il mio illustre collega del Tesoro, ed egli ha resistito in nome di suoi convincimenti e di necessità.

Ebbene, o signori, devo riconoscere nel momento attuale che chi aveva ragione era lui e chi aveva torto ero io. E perchè? Pensate, o signori! Comperare dieci, venti o trenta vapori per un centinaio di migliaia di tonnellate può rappresentare un aiuto, rappresenta specialmente un affare molto utile e conveniente per i mediatori di acquisti che vi trovano il loro tornaconto con nessun rischio; ma risolve esso una posizione la quale, per esser risolta, ha bisogno di ascendere per lo meno ad un milione di tonnellate? Evidentemente no, perchè non la risolve se non in piccola parte. Per poter dare una risoluzione efficace bisognerebbe comperare, per lo meno, un milione di tonnellate da pagarsi in poco tempo ed in valuta estera.

Una voce. E i noli quanto li pagate?

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari.* Ora un milione di tonnellate ai prezzi crescenti attuali rappresentano non meno di un miliardo e 500 milioni in valuta estera. (*Commenti*).

Potete intuire, più o meno, se il ministro del tesoro abbia potuto avere le sue buone ragioni per non accedere ad un aggravio così evidente ed immediato. (*Commenti — Interruzioni*).

Ma vi ha di più, egregi interruttori. I privati che sono sempre così volenterosi di fare acquisti i quali possano essere di loro convenienza, non sono riusciti, malgrado avessero i capitali pronti (perchè dei capitali pronti ne esistevano e ne esistono presso le società di navigazione che hanno realizzato degli utili ed alle quali abbiamo offerto grandi vantaggi, come l'abbuono dei sopraprofiti di guerra, che rappresenta circa un quarto del capitale da impiegare) non sono riusciti, dico, salvo rarissime eccezioni di questi ultimi giorni, nè prima nè ora, a comprare naviglio estero.

E perchè non sono riusciti? Perchè il vertiginoso aumento dei noli ha reso sempre più intrattabili i possessori delle navi, ed a misura che i prezzi e le offerte cre-

scevano, le pretese e le richieste diventavano sempre maggiori.

Ma vi sono pure state altre ragioni. Quasi tutte le nazioni marittime hanno proibito il trasferimento delle loro navi alle bandiere estere; ed oggi, se ancora si vuol cercare qualche vapore, bisogna ricorrere al lontano Giappone, od approfittare di circostanze assolutamente imprevedute.

Dunque, noi non potevamo provvedere in altro modo fuorchè quello col quale abbiamo provveduto, mantenendoci in stretta colleganza coi nostri alleati, e specialmente con l'Inghilterra che è l'arbitra del mercato marittimo, come è l'arbitra del mercato dei combustibili, e che, lo ripeto ancora una volta, ci ha dato tutta la maggiore assistenza che essa ci poteva dare. Nè si creda, come si è insinuato talvolta, che questa grande nazione possa pensare soltanto ai suoi interessi egoistici.

No, o signori, l'Inghilterra ha un ben inteso egoismo, e sa che il suo grande egoismo di questo momento è di vincere la guerra; e che non la può vincere che col concorso dei suoi alleati, e che far cadere in deficienza, in mancanza delle provviste più necessarie i suoi alleati, significa indebolire sè stessa per la guerra.

Oh quanto è diverso ragionare nel circolo dei propri amici o nei pubblici ritrovi, e invece ragionare coi rappresentanti d'un grande paese sulla base di aride cifre!

Sì, le risorse dell'Inghilterra sono immense, ma non minori sono i bisogni a cui essa deve provvedere. Pensate che per le sue isole, essa deve trasportare tutti indistintamente gli approvvigionamenti per via di mare, pensate che deve provvedere all'Egitto, al Canale di Suez, all'esercito di Salonico, a quell'esercito di Mesopotamia che si sta coprendo di gloria e a cui mandiamo ancora una volta il più caldo saluto (*Approvazioni*). Pensate che deve provvedere ai suoi possedimenti del Mar Rosso, al colossale impero delle Indie, all'Australia alla Nuova Zelanda, al Canada. (*Commenti*).

Dunque è mettendo in comune i bisogni, che si può di comune accordo provvedere a risolverli, ed io con piena coscienza asserisco che circondati e assistiti dal consiglio di uomini veramente competenti che abbiamo sempre avidamente ricercati, abbiamo cercato di fronteggiare nel miglior modo una situazione che sembrava quasi insolubile, e posso dirlo, ci siamo nella massima parte riusciti.

Questo non significa che ogni preoccupazione sia scomparsa e che si possa nuotare nell'abbondanza dei consumi. Significa proprio l'opposto; significa che grandi bisogni ai quali si deve urgentemente provvedere esistono, significa che occorre cercare di ridurre non solo i consumi superflui ma anche molti consumi di prima necessità e, mi perdonino gli egregi colleghi Daneo e Bevione, bisogna ridurre financo il consumo del gas, e in ciò mi trovo in pieno e completo accordo col mio illustre amico generale Dallolio che anche l'altro ieri mi diceva: meglio ridurre il consumo del gas, che trovarci con una deficienza di carbone. (*Commenti*).

Del resto ho citato come una delle maglie della nostra catena degli accordi economici, la riunione di Londra, nella quale, come sapete, fummo rappresentati dal generale Dallolio e dal mio carissimo amico e collaboratore onorevole Ancona. Orbene, mi è grato annunciare che dalla riunione di Londra, avvenuta a fine di gennaio, a oggi, abbiamo avuto un supplemento di altre duecento quindici mila tonnellate di naviglio.

L'onorevole Crespi disse che i noli avrebbero importato allo Stato una maggiore spesa per il 1916, in confronto di quello che si spendeva prima della guerra, di una somma di quasi tre miliardi e più e precisamente di 2.825 milioni. (*Commenti*).

CRESPI. Io ho detto i noli per la nazione.

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. No, no; risulta dal processo verbale che lei parlava dello Stato che nel 1916 ha pagato per noli 530 milioni di cui 279,500,000 all'estero e 250,500,000 in Italia. Quindi la parte andata fuori d'Italia lo stato di guerra durante lo scorso anno per sarebbe di 279 milioni.

Questo spiega l'interruzione che io feci ad un discorso dell'onorevole Chiesa.

CHIESA. Ma io parlavo di noli pagati dalla nazione. La cosa è ben diversa!

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Resta inteso che i noli pagati dal Governo all'estero sono di 279 milioni.

Evidentemente i noli pagati dalla nazione saranno di gran lunga maggiori; ma io non ho potute accertarli, come ho potuto accertare quelli pagati dallo Stato.

Esaurita così questa rapida rassegna dei traffici marittimi vengo alla questione toccata da vari oratori, quella relativa ai ser-

vizi ferroviari. È questo, onorevoli colleghi, lo so, un punto che assai vi cuoce, per i fastidi e le noie che vi procura.

Prima di ogni altra cosa è indispensabile che teniate sempre presente l'enorme aumento verificatosi nel traffico ferroviario, che in quest'anno è asceso a 758 milioni di lire, dei quali 221 per esigenze militari; invece nell'anno precedente il complesso del traffico era stato di 574 milioni. Dunque vedete un aumento straordinario, aumento che nel primo trimestre dell'esercizio 1916-17, cioè a dire dal 1º luglio al 31 dicembre 1916, ha raggiunto 474 milioni, segnando così un ulteriore considerevole aumento.

E in ciascuno dei tre mesi, da ottobre a dicembre, il prodotto ha raggiunto una media di 90 milioni, con un aumento di 42 milioni su quello medio mensile che erasi avuto nel 1913-14. Questo esame dimostra fino all'evidenza l'impressionante entità attuale del traffico ferroviario.

Il servizio merci contribuisce potentemente al notevole aumento. La percorrenza media dei trasporti ha raggiunto oltre i 220 chilometri, in confronto dei 167 precedenti, e il carico medio per carro caricato, che, nell'anno precedente alla guerra, aveva raggiunto un massimo di tonnellate 8.65, nel 1916 è stato di tonnellate 9.16 e presentemente ha raggiunto tonnellate 10. Tenuto conto dell'aumento delle percorrenze e del carico medio dei carri risulta che la utilizzazione del carico è stata del 16 per cento maggiore di quella avutasi prima.

Quindi, onorevoli signori, vedete che si è intensificato con tutti i mezzi il servizio e si è cercato di intensificare l'utilizzazione dei carri.

Non è esatto quello che è stato affermato, che le riparazioni non abbiano proceduto e che ci sia una maggiore quantità di materiale fuori uso.

Il materiale in riparazione offriva per le locomotive una percentuale del 16 per cento ed ora è disceso al 15; era del 29 per le carrozze ed ora è sceso al 26; era dell'11 per i carri ed ora è a 9,87.

Quindi va fatta lode all'Amministrazione ferroviaria che ha saputo intensificare maggiormente le riparazioni e così concorrere ad una maggiore utilizzazione dei carri.

Ma il disagio, signori, proviene direttamente dal servizio militare, il quale per la guerra assorbe ben 55 mila carri sopra i 100 mila dei quali possiamo disporre. Il che significa che coi rimanenti 45 mila dobbiamo provvedere al servizio merci di tutto

il paese, di tanto aumentato da quello che era prima.

Posti i termini della questione a questo modo, si vede come si debba lottare con grandissime difficoltà. Tutti i giorni, tutti i momenti noi dobbiamo fronteggiare richieste indilazionabili per i gazometri di Milano, di Torino e di altre grandi città. Ora è il grano che si deve urgentemente trasportare in tutto il paese, ora sono i prodotti agricoli che si perdono, come gli agrumi, le verdure ed altri.

Credo che i miei colleghi mi potranno rendere giustizia, che si è fatto quanto era possibile per far fronte a condizioni così difficili.

Ma si è forse mancato di provvedere alla riproduzione dei carri e delle locomotive?

No. Il mio predecessore, l'onorevole ministro Cluffelli, nell'aprile scorso, ordinò tremila carri. Io ho avuto l'onore di provvedere, col ministro del tesoro, ai fondi necessari per altri tremila carri e 90 locomotive. Una parte di tutto questo materiale è stato commesso in America sino dal tempo dell'onorevole ministro Ciuffelli ed ora sta man mano arrivando. I primi 500 carri sono giunti già in Italia e si spera metterli in servizio quanto prima.

Egredi colleghi, io vi prego, in quest'opera difficile del movimento ferroviario e del trasporto delle merci, di volerli essere collaboratori in questo senso: In primo luogo persuadere le popolazioni a sopportare il ritardo di quelle merci il cui trasporto non è assolutamente di primissima necessità e che può essere rimandata. Secondariamente, di volerli additare con precisione il numero di carri strettamente occorrenti e le stazioni dove questi carri occorrono onde si possa dare ordini precisi e sicuri per provvedere ai servizi più urgenti.

Pensate anche che le condizioni atmosferiche ci sono state nemiche. Neviccate, piogge, frane, interruzioni di linee, nulla è mancato in questi ultimi mesi. Speriamo ora che il nostro sole si rimetta a brillare e questi inconvenienti siano eliminati.

Debbo ora un'altra risposta all'onorevole Crespi. (*Segni di viva attenzione*). In principio della seduta di giovedì scorso, quando io non mi trovavo alla Camera, e a cinque giorni di distanza dall'increscioso incidente svoltosi nella seduta del 3 marzo, l'onorevole Crespi prese la parola sul verbale, e riportò innanzi alla Camera l'incidente stesso.

In tale occasione l'onorevole Crespi ha parlato della propria onorabilità, e ha accennato a una grande classe di cittadini onesti e laboriosi. La sua onorabilità, onorevole Crespi, non è e non è mai stata messa in discussione.

Si può anche proporre un contratto, le cui condizioni sieno inaccettabili, in buona fede, e rimanere un uomo onesto. (*Commenti animati*).

In quanto alla grande rappresentanza dell'industria nazionale, alla quale ha alluso l'onorevole Crespi, non io avrei potuto dire parole meno che riguarde per essa, io che mi onoro di essere stato per venti anni consecutivi presidente di una tra le più rispettate associazioni di commercianti e industriali italiani. Quella classe è assolutamente fuori questione. Qui la questione è unica, ed è di sapere se il contratto, con tanto calore sostenuto dall'onorevole Crespi, era un contratto buono o un contratto cattivo per lo Stato.

Su questo punto non ho nulla da mutare al giudizio dato. (*Commenti*).

Voci. Anche la parola « immorale? » (*Commenti*).

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari.* Nulla da mutare ad un giudizio che non è solamente mio, che è stato ponderatamente emesso da cinque membri del Governo, dei quali taluni erano anticipatamente benevoli al progetto stesso nelle sue linee generali, in quanto parlava di incremento della marina nazionale; ma quando il progetto, precisamente fra il 10 e il 18 luglio, è stato esaminato a fondo nei suoi patti e nelle sue condizioni da chi aveva il dovere di esaminarlo a questo modo, e dopo doveva portarne la responsabilità, quel contratto è stato all'unanimità respinto perchè oneroso per lo Stato, e perchè contenente patti aleatori e quindi inaccettabili per esso. (*Commenti animati — Rumori — Interruzioni all'estrema sinistra*).

Ma l'onorevole Crespi ha parlato altresì di pretesi dati inesatti o fatti incompletamente esposti in quella riunione. Queste sono parole per me incomprensibili e francamente potrei anche non tenerne alcun conto, ma sento il dovere di mettermi interamente a disposizione della Camera per qualsiasi ulteriore chiarimento potesse essere necessario dopo che l'onorevole Crespi avrà spiegato il senso di queste sue oscure parole.

Onorevoli colleghi, mi duole che anche una piccola parte del vostro tempo debba

essere assorbita da così increscioso incidente in un momento in cui tutta la tensione degli spiriti, tutta l'energia concorde della nazione, devono essere rivolte al solo fine di fronteggiare e vittoriosamente superare le difficoltà dell'ora presente. Ma anche in momenti così gravi non possiamo sottrarci allo studio dei problemi più vitali del nostro paese, e trarne le conseguenze per un avvenire più lieto e più radioso che immancabilmente dovrà sorridere a questa nostra patria, dimostratasi così ricca di energie, produttrice di tanti e perseveranti entusiasmi consacrati dal sacrificio e dal sangue dei suoi figli.

Noi commettemmo in passato dei grandi errori (*Commenti prolungati*) dei quali scontiamo oggi il fio. Intendo dire dei grandi errori economici. (*Commenti*)

Si è parlato dell'elevazione vertiginosa dei nostri cambi. Ebbene, o signori, questa elevazione, oltre che alle cause transitorie della guerra, delle quali parleranno con assai maggiore autorità di me i ministri competenti, trae origine da due grandi deficienze del nostro Paese; la mancanza di una marina mercantile adeguata ai nostri bisogni, e l'essere rimasti assoggettati a un tributo di combustibile che avremmo potuto, se non in tutto, almeno in gran parte evitare.

Ne importiamo abitualmente da 10 a 12 milioni di tonnellate all'anno, secondo la cifra data dalle statistiche. Ebbene, o signori, pensate che in quest'anno di guerra questi 10 milioni di tonnellate ci costano 2 miliardi in oro, e in tempi normali, anche ai prezzi di 30 o 40 lire alla tonnellata resi in Italia, ci costerebbero da 300 o 450 milioni in oro, quindi voi vedete l'influenza permanente che questo tributo annuo, dal quale non abbiamo saputo esimerci, ha sul corso dei nostri cambi, e come esso debba diventare pauroso quando i prezzi sono così elevati come nel momento attuale.

Ma noi abbiamo il modo di uscire in gran parte da queste ristrettezze.

Il nostro Paese possiede tante forze idriche da poter provvedere, ormai è un fatto accertato, alla elettrificazione di quasi tutte le nostre ferrovie (*Commenti*) e della maggior parte delle nostre industrie.

In materia di elettrificazione ferroviaria noi non siamo più ai primi tentativi, possiamo anche considerarci tra i più avanzati in Europa. Da Sondrio e Chiavenna fino a Monza, da Sampierdarena a Ronco Scrivia per i Giovi, da Savona a San Giuseppe-

Ceva, da Bussoleno a Savona abbiamo ormai uno sviluppo di quasi 750 chilometri di binari elettrificati. E noi possiamo considerare il problema tecnico come risolto, perchè i più recenti rapporti della Direzione generale segnalano che il nostro esercizio elettrico procede in modo regolarissimo ed ammirevole, senza dar luogo a inconvenienti gravi di sorta.

VINAJ. È verissimo!

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. E, l'Italia rinnovata dopo la vittoria dovrà slanciarsi risolutamente in questa via. Già un passo ci è annunciato, un passo importante. Le Casse di risparmio del Piemonte consorziate sono venute a offrire una anticipazione di capitali per eseguire una rete elettrica a complemento dei tronchi già esistenti. Questa rete, che potrà comprendere la linea da Bussoleno a Ronco per Torino fino al confine francese, da Bussoleno a Susa, da Novi Arquata a Tortona, questa rete potrà essere eseguita, se l'operazione proposta dalle Casse di risparmio del Piemonte sarà condotta, come si spera, a termine.

Ed allora io mi domando, quando le linee elettriche saranno al confine dell'industria e ricca Lombardia, potranno gli Istituti di credito lombardi, con alla testa la Cassa di risparmio, non fare altrettanto di quanto hanno fatto le consorelle piemontesi? Non dovranno gli altri istituti di credito essere volenterosi nelle rispettive regioni, compreso il nostro grande istituto meridionale, per operazioni di credito che, senza affaticare il tesoro, potranno permettere questo grande risparmio del combustibile? Uno degli ultimi pensieri politici di Carlo Altobelli fu quello di domandarmi se la ferrovia direttissima da Roma a Napoli sarebbe stata una ferrovia elettrica, ed io gli risposi che non poteva crearsi altrimenti che come ferrovia elettrica.

Le grandi forze idrauliche della Basilicata e della Sila hanno in loro tanta potenzialità, da permettere non soltanto l'elettrificazione delle linee, ma anche quella di molte industrie Basiliche e Calabresi, come in generale si può fare quella di tutti i valichi alpini, ma potranno anche produrre un'industria che si affranchi dal tributo del carbone e noi potremo vedere la nostra economia nazionale risolledata e nello stesso tempo la nostra marina mercantile davvero diventare un fatto compiuto.

Per sogni non dubbi questo fatto si realizzerà. Già si nota un risveglio nell'indu-

stria navale; già i primi materiali di ferro e di acciaio, da noi ottenuti con tanti stenti all'estero, stanno giungendo in Italia.

La prima spedizione già giunta e un'altra è in viaggio. Nuovi cantieri sorgerranno tra non molto e noi possiamo con sicuro animo augurarci il giorno nel quale, dopo le benedizioni inviate ai nostri soldati, alla nostra gente di mare e, lasciatemelo dire, ai nostri ferrovieri (*Benissimo!*) potremo benedire altresì il lavoro nazionale che, creando l'industria della elettrificazione e il cantiere navale, accoglierà tutti quegli uomini che, reduci dalla guerra, dovranno darci il loro braccio, la loro mente, il loro cuore, per l'opera della pace, per un'Italia più grande, più forte, più sicura di sé. (*Vive approvazioni — Applausi — Commenti*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare, per fatto personale, l'onorevole Crespi, il quale, come i colleghi ricorderanno, si riservò di svolgerlo dopo il discorso dell'onorevole ministro dei trasporti.

CRESPI. Onorevoli colleghi, l'onorevole Enrico Ferri, nella seduta del 7 marzo, disse che c'era molto di vero nell'affermazione che io feci in risposta al ministro Arlotta, e, cioè, che i ministri hanno talvolta paura di trattare con gli uomini di affari. Ma aggiunse che gli uomini di affari hanno talvolta l'abitudine di voler guadagnare troppo e troppo presto.

Convengo nell'opinione dell'onorevole Ferri, perchè effettivamente ci sono degli uomini per i quali *l'affaire est l'argent des autres*, anche quando *l'autre* è il Governo del proprio paese.

Ma, poichè la dichiarazione dell'onorevole Ferri potrebbe lasciar supporre che io pure fossi un seguace della cinica teoria, mi preme di dimostrare che il contratto che io avevo proposto al Ministero Boselli, era non solamente un contratto morale, ma era anche equo e conveniente per il Paese e per lo Stato. E mi riprometto di potere, sia pure molto rapidamente, dimostrare che quel contratto era un contratto-tipo, per le molte garanzie che il Governo aveva giustamente preso, e che erano state accettate e per il bene che ne sarebbe venuto alla nazione.

La mia azione, onorevoli colleghi, in riguardo all'acquisto e al noleggio di navi si deve distinguere in due periodi: il primo va dai primi di maggio 1916 al 28 giugno, e il secondo periodo va dal 1° luglio al 28 luglio.

Nel primo periodo io mi trovavo a

Londra ed avevo studiato la questione dei noli a fondo, ero vivamente impressionato di ciò che stava per accadere in un prossimo futuro. Perchè, onorevoli colleghi, quella terribile crisi di noli che oggi ha accertato anche il ministro dei trasporti non era imprevedibile: è stata prevista e l'abbiamo prevista in moltissimi. È stata molto esattamente prevista dalla Delegazione di Londra, la quale alla mia domanda, fatta a nome della grande industria cotoniera, che ho avuto per tanti anni l'onore di rappresentare e che dà lavoro a ben trecentomila operai, se avesse potuto cioè il Commissario generale del Governo in Londra assicurare che la grande industria cotoniera, avrebbe potuto essere tranquilla sul ricevimento dei cotonei dal gennaio 1917 in avanti, rispose: no.

La Delegazione di Londra assicurò che avrebbe fatto ogni sforzo, e se ne riteneva certa, per poter assicurare al paese il grano necessario. Ma quanto alle merci varie, e quanto specialmente a merci che hanno pure una enorme importanza per il nostro paese, come il cotone, la Delegazione di Londra dichiarò che senza aiuti e interventi speciali essa non si sarebbe trovata in grado di provvedere.

La Delegazione di Londra aveva fatto acquisto di undici piroscafi ad un prezzo che in brevissimo tempo era raddoppiato. La Delegazione di Londra fu tutt'altro che incoraggiata negli acquisti, i quali su per giù si sarebbero pagati in 18 mesi, al massimo in due anni, perchè la Delegazione di Londra aveva comperato ad un prezzo che sta fra le 15 e le 20 sterline la tonnellata quelle undici navi, e quando io mi trovavo a Londra pagava 45 scellini di nolo, cioè una sterlina e mezzo al mese. Ciò che dimostra che in un solo anno avrebbe potuto risparmiar 18 sterline e quindi pagare in un ugual periodo il prezzo della nave, o al massimo in due anni se si vuol tenere conto delle spese di navigazione che sono molto forti per il Governo.

La Delegazione di Londra, tutt'altro che incoraggiata, si trovò nella assoluta impossibilità di fare altri acquisti.

Già il ministro Arlotta ha dichiarato che non si fecero quegli acquisti, per la opposizione del ministro del tesoro. E sta bene, ma allora sorse in me, quale rappresentante della grande industria cotoniera (*Oh! oh!*) ed anche come deputato (*Commenti animati*) sorse l'idea di collaborare col Governo.

Perchè io credo che un deputato debba dare, specialmente in circostanze di guerra, tutta l'opera propria di collaborazione al Governo. (*Commenti — Interruzioni*).

Voce a sinistra. Con disinteresse!

CRESPI. ... e debba mettere tutte le forze a sua disposizione, quando non abbia un lucro personale; e io un lucro personale non aveva.

Nel maggio 1916 la posizione a Londra era questa: dichiarazione esplicita da parte della Delegazione che probabilmente i cotonieri sarebbero rimasti senza cotone ai primi del 1917. Ed allora mi venne l'idea di acquistare navi per conto dei cotonieri, facendo sì che la « Docks Cotoni » che è il cavallo di battaglia dei cotonieri, che è una società finanziaria che può fare simili combinazioni, avesse comprato alcune navi alle migliori condizioni possibili.

Questa società, che io presiedo dalla sua fondazione, si era sempre trovata in contrasto con gli armatori, perchè essa era sorta quando gli spedizionieri e gli armatori di Genova avevano, nel 1907, rialzato talmente le spese di sbarco per l'ingombro del porto di Genova, che fu miglior partito per gli industriali cotonieri di mandare i cotonei a Brema e di farli scendere dal Nord a Milano e in Lombardia, anzichè farli sbarcare a Genova. In quel periodo la « Docks Cotoni » comprò un'isola presso Venezia e vi costruì dei grandi cantieri di ricevimento.

Fu una lotta vivacissima che finì con la vittoria della società composta da tutti i cotonieri del regno. Più tardi essa si insediò a Genova e diventò la più grande casa speditrice di cotonei di quel porto.

Sorsero in seguito altri contrasti con gli armatori, quando, pochi anni or sono, gli armatori elevarono i noli. Allora la « Docks Cotoni » fece un accordo con una società inglese per un trasporto a bassissimo prezzo.

Gli armatori italiani capitanati dalla casa Pierce Brothers di Napoli e dal signor Walter Becker di Torino, entrarono in una fortissima lotta che finì poi in un accordo.

Nel 1916 si ebbero nuovi contrasti, perchè i cotonieri si lamentavano di pagare noli elevatissimi agli armatori...

MARCHESANO. Ma a noi che cosa interessa tutta questa storia?

Voce. È bene che il paese la sappia.

CRESPI. In queste circostanze io trattava a Londra l'acquisto di dieci piroscafi e concludevo col commissario generale in Londra un contratto di noleggio, il quale

doveva necessariamente avere la sua sanzione dal Governo centrale.

Venuto a Roma trovai opposizioni, presso gli armatori e presso il Consiglio generale del traffico, perchè gli armatori e specialmente la casa Pierce Brothers e le altre case che avevano sempre fatto il commercio dei cotonei, temevano naturalmente che i cotonieri con i piroscafi loro rompessero il *trust*, e d'altra parte gli armatori, stavano svolgendo in quel momento, appoggiati dal Consiglio del traffico, pratiche per ottenere l'esonero, completo della tassa per l'acquisto di navi estere e per la costruzione di navi nuove.

CHIESA. Ed io denunziai questo fatto alla Camera!

CRESPI. Io ne fui come il guastamestieri, perchè dimostravo che si sarebbero potute benissimo comperare delle navi estere, anche pagando le tasse.

E che il contratto che portavo in Roma, costituisse un aiuto per la finanza, fu subito compreso dall'onorevole Daneo, quando mi rivolsi a lui per ottenere quel trattamento favorevole, che mi pareva equo rispetto agli ammortamenti.

Onorevoli colleghi, è stato detto che il contratto di Londra, del quale ci occupiamo, era un contratto molto oneroso per il Governo, in quanto che i cotonieri avrebbero guadagnato molti milioni per il noleggio proposto allo Stato.

Ma non è così: si trattava non di utili, ma di ammortamento. (*Commenti*).

La cosa è ben diversa. Perchè in fondo quale era l'essenza del contratto di Londra? Era questa: i cotonieri acquistavano dei piroscafi, che valevano prima della guerra 150 lire la tonnellata, per 1,000 o 1,200 lire la tonnellata. Essi sapevano perfettamente che dopo la guerra i prezzi sarebbero ribassati, che dopo la guerra tutta la grande industria siderurgica, portata ad un grado di perfezione mai visto, avrebbe intensificato la costruzione di navi, e quindi sapevano che il valore delle navi sarebbe nuovamente disceso a 150 lire la tonnellata. (*Commenti*). Era quindi necessario che i cotonieri avessero potuto rapidamente ammortizzare tutto il sopraprezzo che correva tra le mille lire, che dovevano pagare per l'acquisto e le 150 o le 200, che in un successivo momento avrebbero avuto di valore le navi.

I cotonieri non potevano far questo che valendosi degli alti noli: ma, poichè dovevano fare una operazione finanziaria, deside-

ravano garantirsi una parte di questi noli e quindi noleggiare parte della flotta. A chi noleggiare? I cotonieri, come qualunque, armatore, che avesse comperato bandiera estera, avrebbero potuto noleggiare a chiunque, ma evidentemente, da buoni cittadini italiani, dovevano noleggiare al Governo italiano, qualora il Governo italiano avesse chiesto il noleggio. E fu appunto così. Quando io mi rivolsi, a nome dei cotonieri, al Commissario generale in Londra, chiedendogli il suo appoggio, perchè permettesse l'acquisto di piroscafi, che non si poteva fare senza il concorso del Governo inglese, che poteva esser ottenuto solamente attraverso il consenso e le pratiche fatte dal Governo italiano, il Commissario generale chiese che quasi a compenso dell'appoggio, i cotonieri avessero riservata una parte della flotta in noleggio al Governo. Allora io chiesi che il Governo avesse assunto alcuni bastimenti a noleggio fisso per tutto l'anno, ed altri per quel periodo dell'anno in cui i cotonieri non possono caricare. Ne venne così quello scambio di formule, che ho reso note nella mia lettera pubblicata nei giornali, in seguito all'incidente, avvenuto qui alla Camera con l'onorevole Arlotta.

Venuto a Roma l'onorevole Daneo, come dissi, si mostrò disposto ad appoggiare il contratto di Londra, mi mise in relazione e fece studiare la pratica dai diversi direttori generali del suo dicastero e poi mi scrisse una lettera, la quale finisce con queste parole: « Sicuro di aver così compiuto opera utile alla marina ed all'industria nazionale, colgo l'occasione per inviarle, ecc. ».

Ma non bastava l'accordo col Ministero delle finanze, occorreva anche un'accordo con quello della marina, in quanto che il Ministero della marina poteva requisire, non in base al prezzo allora pagato, ma al prezzo *ante bellum*, ed occorreva altresì un'accordo col Ministero dell'agricoltura, in quanto che intendevo, come cittadino italiano, di far assicurare i vapori presso l'Istituto nazionale delle assicurazioni. Feci le due pratiche, ed ebbi una lettera, dopo averne parlato con il ministro onorevole Cavasola, dal commendatore Giuffrida, la quale contiene affermazioni lusinghiere per l'iniziativa dei cotonieri e prometteva l'assicurazione a pieno valore, facendo una eccezione alla regola prima seguita dall'Istituto nazionale delle assicurazioni. Ebbi anche una lettera dal Ministero della marina, la quale non garantiva completamente contro

la requisizione, ma assicurava che sarebbe stata applicata ai cotonieri, come stabiliva il decreto luogotenenziale, che garantiva ai piroscafi, nuovamente acquistati all'estero, la esenzione da ogni e qualsiasi requisizione per un anno, e poi assicurava che si sarebbero studiati gli opportuni provvedimenti, affinché, anche per un periodo susseguente, i piroscafi acquistati all'estero non potessero venire requisiti.

Dice la lettera: « Relativamente alle premure da te rivolte al ministro ed a me (la lettera è firmata dall'onorevole Battaglieri) per ottenere l'affidamento per i piroscafi testè acquistati (qui c'è un errore, perchè i piroscafi non erano ancora stati acquistati) dalla Società Doks Cotoni rimangano esenti da requisizioni, posso intanto rassicurarti che in forza del decreto luogotenenziale 23 gennaio 1916 quelli di detti piroscafi che si trovano nelle condizioni di età e di tonnellaggio prescritte sarebbero di diritto esenti da requisizioni per un anno. Nel corso di tale periodo questo Ministero non sarebbe alieno dallo studiare qualche altro provvedimento concernente il caso speciale, ed anche di indole generale che estendesse la portata del decreto a tutti i vapori ».

Evidentemente i cotonieri non potevano accontentarsi di affidamenti, ma avrebbero dovuto proseguire le pratiche. Se non che in quel momento avvenne la crisi politica, ed io naturalmente dovetti sospendere ogni e qualunque trattativa, ed attendere il voto di fiducia per il Ministero Boselli.

Intanto, onorevoli colleghi, le difficoltà per l'acquisto di una flotta crescevano sempre più, aumentavano continuamente i prezzi, ed i miei colleghi cotonieri cercavano di ritrarsi, o si ritraevano, dalla mia iniziativa, perchè sembrava loro sempre più arrischiata. Essi dovevano fare un fondo di garanzia per l'eventuale operazione finanziaria, non tutti erano persuasi della lunga durata della guerra, e non tutti credevano che dovesse venire un momento in cui i noli sarebbero mancati. Dovetti scrivere una memoria ed in base a dati precisi accertare quale fosse il fabbisogno. Iniziai poi le trattative col Ministero Boselli, e in data primo luglio scrissi due lettere, una al ministro Meda, l'altra al ministro Arlotta, nelle quali esposi quali fossero le condizioni dell'industria cotoniera, quali fossero le convenzioni avvenute in Londra, convenzioni che, notate bene, erano decadute, in quanto che il termine era scaduto, in modo

che mi presentavo al Ministero Boselli con un contratto in bianco.

L'onorevole Meda e l'onorevole Arlotta ne parlarono al Presidente del Consiglio. La cosa fu portata nel Consiglio dei ministri del 3 luglio, in seguito al quale l'onorevole Meda mi scrisse questo biglietto: « Caro Crespi, nella massima, il Ministero è disposto a consentire... ». (*Rumori*).

BENTINI. Se lo riserbi per l'assemblea dei cotonieri... (*Commenti*).

CRESPI ... e successivamente l'onorevole Meda, in data 5 luglio, mi faceva arrivare una lettera ufficiale, stillata dopo informazioni prese al Dicastero e dopo istruita la pratica, nella quale confermava la misura presa dall'onorevole ministro Daneo, e anzi elevava la percentuale di ammortamento dapprima stabilita.

A questo punto l'onorevole Boselli delegò all'onorevole Scialoja e all'onorevole Arlotta di definire le pratiche, e allora avvenne un convegno nel gabinetto dell'onorevole Arlotta. Si discusse punto per punto la convenzione che doveva essere ancora approvata dal Governo, ma che non esisteva più; si vagliarono tutti i punti, e si stabilì che l'onorevole Scialoja avrebbe fatto una minuta di lettera da sottoporre all'onorevole Presidente del Consiglio, minuta di lettera con la quale si sarebbe dato incarico al barone Mayor des Planches, commissario in Londra, di fare coi cotonieri un nuovo contratto a nuove condizioni. (*Commenti — Rumori*).

Quella minuta di lettera, onorevoli colleghi, comincia così: « Il Consiglio dei ministri, in sua seduta del ha esaminati gli accordi da lei conclusi a Londra con Sua Eccellenza il barone Mayor des Planches, Commissario generale del Governo italiano, in data 16 maggio e 23 giugno, per l'acquisto e il noleggio al Governo di vapori neutrali e alleati da destinarsi in parte ai trasporti necessari all'industria cotoniera; e, in considerazione dell'interesse generale e di quello particolare dell'industria cotoniera, ha deliberato di approvare e di dar corso agli accordi stessi impegnativi pel Governo, con le modificazioni di cui all'allegato che vi accludo... ».

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Questa è una minuta!

CRESPI. Sì; è la minuta della lettera.

Voci all'estrema sinistra. Ma in che modo ha potuto avere quella minuta? (*Commenti — Rumori*).

CRESPI. Ma io rappresentavo la grande industria, nè avevo, nè so di meritare rimproveri... (*Commenti — Rumori*).

ARCA. È giusto; ma se la grande industria fosse stata rappresentata da un non deputato, non avrebbe avuto tutte quelle lettere!.. (*Commenti*).

CRESPI. In seguito all'accordo così formalmente intervenuto, io andai a Milano, e attesi che il Consiglio dei ministri prendesse la sua deliberazione.

Il Consiglio dei ministri fu tenuto l'11 luglio; e il 12 luglio io ricevevo questo telegramma: « Nell'adunanza odierna vennero sollevati dubbi circa alcuni patti nota offerta, e segnatamente sul nolo indicato. Riterrei opportuno sua presenza qui lunedì prossimo proseguire trattative. Firmato: Arlotta ». (*Commenti — Rumori*).

Io ero ammalato, onorevoli colleghi, gravemente ammalato, e non potei venire a Roma, non potei aderire all'invito del ministro. Mandai invece alcuni giorni dopo il direttore della Società; e il direttore della Società seppe dal ministro che era stato tenuto il giorno 18 un convegno tra cinque ministri, delegati dal Consiglio dei ministri, e che in questo convegno, esaminati i contratti, i ministri avevano rifiutato di accettarli. Di ciò ebbi notizia per telegramma a Milano; e, naturalmente, non pensai più all'affare.

Credevo d'aver compiuto il mio dovere, ed attesi che gli avvenimenti avessero il loro corso.

Però venni a sapere, in quegli stessi giorni, che a Londra il Governo aveva concluso dei noli ad un tasso superiore a quello che i cotonieri gli avevano proposto. (*Commenti*).

Allora mandai un telegramma al ministro Arlotta, nel quale dicevo: « Vengo informato delegazione Londra dopo aver pagato durante recenti ribassi nolo 43 scellini 9 pences per vapori neutrali ha autorizzato pagare 45 e prevede pagare 46 occorrendole parecchi vapori neutrali per nuovi grandi trasporti carbone. Si prevedono nuovi aumenti per noli, da ottobre in avanti, tanto che filatori cotonieri fissano tutto quanto viene offerto. In queste condizioni che nostri funzionari recatisi Londra col ministro Carcano (che allora era a Londra) avranno certamente accertato sembrami dimostrato come proposta combinazione sia stata insufficientemente apprezzata dalla Commissione dei ministri, poichè nonostante ribassi, essa dimostrasi opportuna,

e poichè probabili aumenti la dimostreranno molto conveniente. Mi preme perciò stabilire che Governo pagando armatori neutrali quanto rifiutò iniziativa cotonieri italiani partì evidentemente da errori presupposti. Confido si saranno trovati altri mezzi per garantire arrivo cotoni nei mesi ottobre e febbraio, ad evitare gravissima iattura industria classe operaia, sulla cui possibilità mi permetto richiamare ancora attenzione del Governo. Gradirò esserne assicurato per poter tranquillizzare interessati. Cordiali ossequi».

A questo telegramma rispondeva il ministro Arlotta: « Noleggi ai quali si allude furono conchiusi in questi ultimi giorni per far fronte ad urgenti necessità dell'approvvigionamento nazionale che non potevano essere ritardate senza grave pericolo per la pubblica economia. Essi non sono quindi paragonabili a contratti proposti da codesta associazione in forma aleatoria per lo Stato, e per una più lunga durata. Trasporto cotoni avranno sempre massima attenzione Governo per far loro fruire, migliori noli possibili in concorrenza altri generi di primissima necessità. Cordiali saluti ». (*Commenti*).

Così il ministro accertava che erano stati pagati noli di 45 scellini... (*Interruzioni — Commenti — Rumori*).

Attendete, onorevoli colleghi, e lasciatemi dire.

Non mi occupai più dunque dell'affare, e fui quindi assai sorpreso che nella seduta del 3 marzo l'onorevole Arlotta, a proposito di quel contratto, al quale io avevo fatto un cenno fugacissimo, uscisse in parole che mi sono veramente dispiaciute. Egli ha poi nella stessa seduta fatta quasi una ritrattazione... (*Commenti animati*).

Voci. No, una spiegazione!

CRESPI. Egli ha detto che gli erano sfuggite alcune parole, e che il contratto non era immorale, come anche oggi ha messo fuori discussione la mia onorabilità. Ed io prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole ministro.

Se non che, in seguito alle pubblicazioni che sono state fatte dai giornali, a me è parso di intravedere come e perchè i ministri abbiano deliberato in modo che io credo, oggi come per il passato, contrario agli interessi dello Stato.

ANCONA, sottosegretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari. No!

CRESPI. Perciò, in seguito a tutto questo, ed anche in seguito al fatto personale

offertomi dall'onorevole Ferri, ho creduto di fare una dichiarazione sul processo verbale, dichiarazione che oggi stesso il ministro dei trasporti ha rilevato.

L'onorevole Ancona...

PRESIDENTE. Onorevole Crespi, mi sembra che il suo fatto personale sia esaurito!...

CRESPI. L'onorevole Ancona lunedì fece leggere ad alcuni colleghi un verbale, che disse essere stato redatto in seguito, o durante la seduta dei ministri. Quel verbale comparve sul *Giornale d'Italia* della stessa sera.

ANCONA, sottosegretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari. No!

CRESPI. Come no? (*Commenti — Interruzioni*). Io mi appello ai colleghi che erano presenti quando l'onorevole Ancona, nei corridoi della Camera, portò un documento che dichiarò essere il verbale...

ANCONA, sottosegretario di Stato per i trasporti marittimi e ferroviari. Non è quello del *Giornale d'Italia*! (*Commenti*).

CRESPI. È esattamente quello del *Giornale d'Italia*. (*Commenti — Rumori*).

PRESIDENTE. Ma, onorevole Crespi, tutto questo esorbita dal fatto personale.

CRESPI. Quel verbale dice: « Il noleggio di 45 scellini posto a base del contratto è sembrato troppo alto, essendo superiore ai noli liberi correnti in quel giorno. Da informazioni ufficiali del *Lloyd List*, dal 12 al 15 luglio 1916 risultava infatti che detti noli si aggiravano sui 30 scellini al mese per le navi inglesi e sui 42 scellini e 6 pence per le navi neutrali, sempre per contratti della durata di un solo anno, mentre diminuivano anche di 15 scellini al mese per contratti di durata maggiore. » Orbene, se questa è la motivazione del rifiuto dei ministri al contratto proposto dai cotonieri, questa motivazione si fonda su un fatto assolutamente errato.

Io ho qui, onorevoli colleghi, il *Lloyd List* che è invocato in questo verbale e dal *Lloyd List* risulta esplicitamente non esser vero che dal 12 al 15 luglio i noli dei neutrali per due anni fossero di 15 scellini inferiori al nolo di 42.6.

Risulta che il nolo di 42.6 è stato offerto, non praticato in Londra, semplicemente dopo il giorno 8, nel quale si faceva ancora il nolo di 45 che era stato elevato fino a 53 scellini prima del giorno 8 e durante il mese di giugno; e risulta esplicitamente che il 15 luglio il nolo per due

anni delle navi neutrali era, a seconda della classe del piroscafo, di 40 o di 41.3.

Ora il nolo che era stato proposto dai cotonieri, ragguagliato a due anni, era di 40 scellini, inquantochè era di 45 per il primo anno e di 35 per il secondo: media 40 scellini: che se poi si voglia ragguagliare ai 18 mesi convenuti, sale a 41.3. Ma evidentemente per fare un paragone bisognava mettere uguali i termini di confronto ed assumere il nolo di 35 scellini per tutta la seconda annata.

Io perciò ho dovuto fare la dichiarazione che ho fatto, inquantochè, se così stanno le cose, chi ha istruito la pratica davanti ai ministri ha fornito dati assolutamente inesatti.

Io sfido l'onorevole Arlotta e chiunque a dimostrare che nell'epoca in questione sia stato fatto un nolo inferiore a 40 scellini. Dunque è assolutamente inesatto quanto è stato riferito ai ministri.

SOGLIA. Chi ha informato i ministri?

CRESPI. Non lo so. Lo dirà il ministro Arlotta.

PRESIDENTE. Le ripeto, onorevole Crespi, che tutto questo non riguarda il fatto personale...

CRESPI. Onorevole Presidente, sto al fatto personale, poichè devo dimostrare che il contratto era equo e non immorale.

Una voce. A quanto sono i noli adesso?

CRESPI. Ora sono ad ottanta scellini e lo Stato, avendo rifiutato il contratto coi cotonieri, perde oggi quarantaquattro milioni e mezzo. (*Interruzioni — Commenti prolungati — Rumori*).

Onorevoli colleghi, consentitemi che io calcoli non gli ottanta scellini pagati in questi giorni, ma settanta scellini. Resta evidente che tra il nolo di 41,3 che era il nolo medio dei cotonieri, e il nolo di settanta scellini, vi sono oltre venticinque scellini, che per sessantamila tonnellate danno una differenza di 2,809,000 lire al mese e quindi trentatre milioni e mezzo in un anno. (*Commenti*).

Inoltre, il contratto proposto dai cotonieri, sarebbe stato sottoposto alle tasse di ricchezza mobile e dei sopraprofiti di guerra, e quindi se avesse avuto attuazione, la società dei cotonieri durante l'anno, dal primo di settembre del 1916 al 31 agosto 1917, avrebbe pagato per lo meno undici milioni di tasse!

Il Governo ha fatto getto di un'altissimo introito per la finanza, e ha fatto getto d'una grandissima somma che è stata

sacrificata non so a quali scopi... (*Commenti — Rumori*).

PRESIDENTE. Onorevole Crespi, veda di concludere! Ella ora si attarda in particolari, che non hanno nulla a che fare col fatto personale!

CRESPI. Il ministro dei trasporti ha fatto sapere che il contratto non era equo, in quantochè esso avrebbe contemplato una opzione a favore dei cotonieri, nel senso che questi avrebbero potuto consegnare i vapori al Governo, in caso di noli bassi, e guadagnare trattenendo i vapori, nel caso di noli alti. Ebbene ciò non è! (*Commenti — Rumori*).

Per potere fare una simile affermazione, il ministro e il Ministero dei trasporti hanno completamente obliterato la minuta della lettera che faceva parte integrante del contratto. In quella minuta, stesa dal ministro Scialoja, il Governo dichiara altresì che in caso di requisizione dei piroscafi da acquistarsi dalla Doks Cotoni o dalla società che loro succedesse pagherà come nolo di requisizione lo stesso nolo stipulato con l'accordo di Mayor des Planches, cioè 45 scellini per tonnellata. Ora io chiedevo invece che il Governo garantisse per due anni contro la requisizione.

L'onorevole Scialoja ha invertito la formula. Invece della formula negativa espressa nel contratto ha dato la formula positiva, e allora egli ha fissato i limiti di prezzo, in quantochè se i cotonieri avessero voluto trasportare a noli maggiori di 45 scellini, il Governo requisiva. È chiaro come la luce del sole!

I cotonieri non potevano consegnare i bastimenti in caso di noli bassi, per varie ragioni. Anzitutto per una impossibilità inerente alla navigazione. I piroscafi adibiti al servizio dei cotonei hanno speciale adattamento: una volta cominciato il traffico per una data stagione, si debbono fare i contratti continuativi, non si possono lasciare tronchi, e quindi non si può fare un solo viaggio.

Ma c'è di più. Il Governo era padrone ed è padrone della marina mercantile italiana. Orbene nel momento in cui i cotonieri avessero voluto rifiutare i piroscafi, il Governo poteva dire: sta bene, ma non transporterò più cotone per voi, ed allora i cotonieri avrebbero dovuto trasportarselo da sé.

Sono ragioni talmente evidenti, chiare che mi meraviglio come dei ministri abili, come quelli che hanno deciso questo contratto; (*Commenti*) non le abbiano vedute;

e quindi devo dedurre che la minuta della lettera, stesa dal ministro Scialoja, non sia stata assolutamente presa in esame.

E così non fu presa in esame la clausola del contratto che riguardava la bandiera. I cotonieri non potevano obbligarsi in modo assoluto, al trapasso della bandiera, sapendo che gli Stati neutrali vietavano questo trapasso, e che a poco a poco tutti si mettevano sulla stessa strada. Inoltre c'è una clausola anche per questo caso; e cioè che se i cotonieri in caso di acquisto di piroscafi di Stati neutrali non avrebbero potuto eseguire il trapasso della bandiera, avrebbero acquistato solamente a mezzo della Delegazione di Londra, e quindi, qualora il Governo non avesse creduto conveniente l'acquisto dei piroscafi, avrebbe potuto mettere il suo veto.

Quanto alle 30 mila tonnellate... (*Rumori*).

PRESIDENTE. Ma, onorevole Crespi, non rientri nella discussione! Concluda una buona volta!... Il fatto personale mi pare esaurito.

CRESPI. Quanto alle 30 mila tonnellate era naturale che si mettesse un limite massimo, ed anche un limite minimo, che aveva la sua ragion d'essere, perchè non era possibile a chicchessia di comperare di colpo una gran flotta. Si doveva procedere per gradi e comperare adagio. E questo limite minimo fissato in 30 mila tonnellate, è già elevato abbastanza.

Ora io oggi, rivedendo a mente calma e tranquilla il contratto, e sottoponendolo a tutti i colleghi, che desidereranno conoscerlo, credo di potere affermare che quel contratto, veramente studiato in tutti i particolari, dava ogni possibile garanzia allo Stato, e sarebbe stato di sicuro e grandissimo vantaggio allo Stato, sia in rapporto alle tasse, sia in rapporto all'aumento della marina mercantile, trattandosi di un contratto tipo, che ben presto sarebbe stato imitato.

Perchè, onorevoli colleghi, se l'iniziativa dei cotonieri fosse stata accolta, l'onorevole ministro Arlotta sa benissimo che c'erano altre industrie, altre grandi associazioni d'industrie private, pronte a comperare piroscafi. Ma, essendo fallito l'accordo coi cotonieri, tutte si sono ritirate.

Afferma l'onorevole ministro Arlotta che si tratta di un piccolo tonnello, ma per la nostra marina mercantile, composta in tutto di 160 grandi piroscafi transoceanici, e

diminuita di molto, come purtroppo tutti sappiamo, dalla guerra dei sottomarini, venti piroscafi transoceanici, di 6 mila tonnellate (perchè si era stabilito un minimo di tonnello di 6 mila tonnellate) avrebbero rappresentato un grandissimo aiuto alla marina mercantile italiana.

La verità è che una tendenza si è dimostrata contraria ed ha osteggiato l'iniziativa dei cotonieri, la tendenza degli armatori che ebbero il sopravvento appoggiati dal Consiglio centrale del traffico, quella tendenza che voleva poter acquistare i piroscafi senza pagare le tasse! (*Commenti animati e prolungati — Rumori*).

Infatti, appena eliminato il pericolo dei cotonieri che avevano dimostrato di poter comperare i piroscafi e pagare nello stesso tempo le tasse, venne fuori il decreto luogotenenziale del 10 agosto, il quale stabilì che chi avesse comperato piroscafi all'estero per tre anni era esente dalle tasse. (*Commenti prolungati*).

E debbo dire che in un momento gravissimo, quando tutti erano preoccupati dell'enorme pericolo cui andava incontro la marina italiana e l'intera nazione per la mancanza di noli, si è adottata una politica che doveva necessariamente impedire di comperare piroscafi, perchè mentre si faceva il decreto 10 agosto che esonerava dalle tasse coloro che avessero comperati i piroscafi all'estero, non si prolungava il termine per la mancata requisizione: si manteneva il termine di un anno.

Ed è così che gli armatori, anzichè essere grati al Governo, che aveva soddisfatto il loro desiderio, non comperarono nessun piroscafo, non solo, ma quando venne il momento del pericolo, ritrassero i loro piroscafi, ed oggi buona parte della flotta mercantile italiana è immobilizzata nei porti con la scusa delle riparazioni! (*Approvazioni — Commenti animati — Rumori*).

E un'altra parte della flotta italiana fa l'ostruzionismo nei porti. Essa impiega il doppio e il triplo del tempo necessario per lo sbarco, perchè non vuole uscire in mare! (*Commenti*).

E mentre l'onorevole Ancona va a Londra a domandare aiuto all'Inghilterra e ci porta le 215 mila tonnellate, come ora ha detto (e vedremo a suo tempo quanto le pagheremo) la marina italiana non naviga. Questa è la verità! (*Commenti*).

E il ministro dei trasporti tollera questo stato di cose; il ministro dei trasporti che,

a quanto pare, più di tutto teme una cosa: di non andar contro agli interessi degli armatori! (*Commenti prolungati*).

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Ma che cosa dice?

PRESIDENTE. Onorevole Crespi, le ripeto, concluda!

CRESPI. Concludo, onorevoli colleghi. Il ministro dei trasporti ha oggi affermato che il convegno di Pallanza non ebbe i cattivi risultati di cui si è qui parlato, in quanto le statistiche dimostrano che durante i mesi di settembre, ottobre e novembre, il quantitativo di carbone non è diminuito.

Orbene, il ministro dei trasporti non ha detto cosa esatta, in quanto che gli accordi di Pallanza non ebbero luogo a Pallanza. Il ministro Runciman ha detto in piena Camera dei Comuni che a Pallanza non aveva preso nessun impegno.

Gli accordi detti di Pallanza ebbero luogo solamente il 30 ottobre. E fu proprio il 30 ottobre che cominciò a diminuire l'importazione del carbone.

PRESIDENTE. Ma, onorevole Crespi!... Concluda una buona volta!

CRESPI. Ho finito, onorevole presidente. Come lo stesso ministro ha constatato, in novembre l'importazione dei carboni si mantenne ancora alta, ma discese della metà in dicembre, in gennaio e in febbraio. Ho dimostrato nel mio discorso del 3 marzo che il carbone da noi non importato lo fu dalla Spagna. Il ministro dei trasporti, me lo permetta, è venuto qui a cambiare le date! (*Commenti*).

E concludo. L'Italia per opera o per errore del ministro dei trasporti oggi si trova senza flotta mercantile e senza carbone.

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Ma che cosa dice?

CRESPI. E come conseguenza di tutto ciò, molte industrie stanno per arrestarsi. (*Commenti*).

Così credo di avere esaurito il mio fatto personale, con l'onorevole Ferri, e spero che egli conterrà che il mio contratto non era di quelli che possono essere considerati come poco equi e poco morali, come spero altresì che la Camera potrà anche dare il suo sereno ed obiettivo giudizio, e solo nel grande interesse del paese, al quale tutti ci ispiriamo, sull'opera negativa del ministro dei trasporti. (*Commenti prolungati - Approvazioni - Rumori*).

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Onorevoli colleghi, risponderò con la massima calma e anche con la massima sicurezza alle affermazioni testè fatte dall'onorevole Crespi, e lasciando da banda tutti gli accenni personali, mi limiterò alla parte sostanziale della questione.

L'onorevole Crespi ha anzitutto portato qui il contenuto di una corrispondenza epistolare col ministro della marina, con l'onorevole Daneo, col commendatore Giuffrida, con l'onorevole Meda. Ma nessuna delle lettere da lui citate, ed esistenti tutte negli atti, ha nulla da fare con la sostanza intima del contratto in questione.

La lettera dell'onorevole Daneo prima e quella dell'onorevole Meda dopo non riguardano che un punto solo: la questione delle tasse alle quali l'onorevole Crespi voleva sfuggire per rendere migliore l'affare... (*Rumori*).

(*Molti deputati ingombrano l'emiciclo*).

PRESIDENTE. Ma la finiscano di rumoreggiare!... E sgombrino l'emiciclo! Non è possibile procedere con questa confusione! (*Benissimo!*).

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Nel contratto si proponeva daicotonieri, per rendere possibile l'acquisto, un ammortamento che arrivava fino al 33 per cento annuo. Ora non ho bisogno di spiegare alla Camera che concedere un ammortamento così ragguardevole significava già dare un grande aiuto in materia di tasse sul bilancio annuo. Sono cose elementari che non hanno bisogno di spiegazioni.

Il commendatore Giuffrida poi non ha fatto che scrivere una regolarissima lettera in materia di assicurazione. Egli cioè, come componente di una Commissione che amministrava e regolava l'Istituto nazionale delle assicurazioni, dava affidamento di alcune facilitazioni per l'assicurazione dei futuri battelli da comprare dall'onorevole Crespi.

In quanto al ministro della marina, che era prima di me responsabile della marina mercantile, egli non ha mai dato la sua completa adesione a questo contratto, anzi in atti ci sono due lettere con le quali egli chiese di sospendere tali trattative e in ogni caso di condurle a Roma e non altrove.

Tolta così di mezzo tutta la parte epistolare, debbo dichiarare che l'undici luglio, quando per la prima volta il contratto Crespi fu preso in serio esame (e vi prego di considerare, onorevoli colleghi, che io ho iniziato la gestione del Ministero dei tra-

sporti di fatto il primo luglio, perchè fino a quel giorno ero ministro senza portafoglio, senza locali, senza impiegati) il Consiglio dei ministri aveva deciso di sospendere l'approvazione del proposto contratto perchè esso conteneva patti e condizioni troppo onerosi per lo Stato. L'onorevole Crespi ha detto che il nolo di 45 scellini era il più basso che si potesse fare...

CRESPI. Non era di 45 scellini, ma di 41,8.

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Era di 45 scellini per i primi dodici mesi. Mi seguano un po' gli onorevoli colleghi.

Il *Lloyd List* di Londra, che è considerato giornale ufficiale dei noli nella grande capitale britannica, e posso dire nel mondo, segnava il nolo per i vapori inglesi a scellini 31,6 per dodici mesi, e scellini 22,5 per due anni.

CRESPI. Ma dica i noli dei vapori neutrali!

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Questi erano i noli per i vapori inglesi soggetti a requisizione. Per i noli neutrali il *Lloyd List* segnava scellini 42,6 per un anno. (*Commenti*).

Ma noi non ci accontentammo del *Lloyd List*. Dovendo trattare un grande interesse dello Stato saremmo stati leggeri se ci fossimo accontentati semplicemente di un giornale per quanto autorevole. E perciò telegrafammo a Londra per sapere con certezza a quanto ammontavano i noli nel giorno in cui dovevamo prendere in serio esame il contratto. Il barone Mayor telegrafò il 13 luglio urgentemente al ministro degli esteri in questo senso:

« Secondo il bollettino di Borsa oggi pubblicato, i noli a dodici mesi, per viaggi mediterranei e per viaggi transoceanici, sono per tonnellata di peso morto, per mese, 30 scellini per navi inglesi; 42,6 per navi neutre. Tale ribasso di cui abbiamo anche noi profittato è dovuto alla calma che occorre ogni anno in questa stagione, finito il trasporto dei cereali ».

Ora vi domando, o signori, se un Governo che si rispetta e che riceve dal suo rappresentante nella città dove esiste il gran mercato dei noli, un telegramma che lo informa che in quel giorno il nolo è di 42,6 per un anno e, se fosse per due anni, per il secondo si avrebbe un grande ribasso, come si vede per i bastimenti inglesi...

CRESPI. No, no, non si vede niente. (*Commenti — Rumori*).

PRESIDENTE. Onorevole Crespi, non interrompa!

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Mi lasci dire, onorevole Crespi. Questi due scellini e sei pence di differenza sopra 60 mila tonnellate rappresentano 150 mila scellini al mese... (*Interruzioni dall'estrema sinistra — Commenti — Rumori*).

PRESIDENTE. Ma non interrompano! Facciano silenzio!

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Dicevo dunque 150 mila scellini al mese; il che, per un anno, vuol dire un milione e 800 mila scellini.

Si tratta dunque di una differenza di due milioni e 700 mila lire l'anno se avessimo accettato il nolo Crespi, invece dei noli che il baron Mayor pagava a Londra! (*Nuove interruzioni e rumori dall'estrema sinistra*).

CRESPI. Ma non è vero! Si nomini una Commissione d'inchiesta e si vedrà chi abbia ragione. (*Commenti prolungati — Rumori*).

PRESIDENTE. Ma lascino parlare e non interrompano continuamente! Se credono che io me ne lasci imporre, s'ingannano; perchè, finchè starò a questo posto, non tollererò mai che non si rispetti la libertà di parlare! (*Benissimo!*) E loro (*rivolto all'estrema sinistra*) un giorno o l'altro si pentiranno amaramente di questo contegno! (*Approvazioni*).

Continui, onorevole ministro.

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Al netto della sicurezza il nolo Crespi era di circa 39 scellini. Ora noi nel mese di settembre abbiamo pagato 32 scellini netti da sicurezza, nel mese di ottobre 20 scellini, nel mese di novembre 28 scellini, e in dicembre abbiamo pagato 40 scellini, cioè uno scellino più, sempre al netto.

CRESPI. Ma le assicurazioni chi le paga? (*Commenti*).

PRESIDENTE. Onorevole Crespi, non interrompa!... Ah! Quando mai le ho dato la facoltà di parlare per fatto personale! (*Viva ilarità — Commenti*).

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Ora, o signori, c'è l'aumento dell'assicurazione, non l'aumento dei noli. E si capisce, perchè l'aumento dell'assicurazione è portato dalla guerra dei sottomarini... (*Commenti*).

Voci dall'estrema sinistra. L'inchiesta! L'inchiesta! (*Rumori*).

Fra i due litiganti lo Stato paga! (*Commenti — Rumori*).

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. La proposta Crespi conteneva un patto, che non si riscontra in nessun altro contratto di nolo; un patto aleatorio, che è stato quello per cui fu respinta. La Camera mi segue. L'onorevole Crespi si riprometteva di comperare dieci vapori. Di questi dieci, quattro venivano noleggiati allo Stato, e sta bene; era un noleggio come qualunque altro. Lo Stato ne aveva la disponibilità e ne faceva quell'uso che meglio credeva.

Ma per gli altri sei vi era l'alea che l'onorevole Crespi voleva riservare a favor suo e dei suoi amici; per essi cioè non vi era altro obbligo che quello di fare un solo viaggio per l'America per conto dei cotonieri...

CRESPI. No! no! (*Rumori*).

PRESIDENTE. Ma, onorevole Crespi!...

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Eseguito questo viaggio, rimaneva in facoltà dei cotonieri sia di servirsi essi dei vapori, sia di dire al Governo che restavano per suo conto. E allora quale era il risultato certo, chiaro ed evidente di questa condizione?

Questa, che se i noli aumentavano, evidentemente i cotonieri avevano tutto l'interesse possibile di servirsi essi di questi vapori per il trasporto dei loro cotonei; e questo era ovvio ed elementare; ma poiché il contratto dell'onorevole Crespi non doveva aver vigore per soli dodici mesi, ma per tutta la durata della guerra con un minimo di dodici mesi (il qual termine, aggiungendovi altri sei mesi, diventa così di diciotto) sarebbe avvenuto che se in questo lungo periodo di tempo fosse intervenuta la pace (*Commenti — Interruzioni*) ... per effetto inevitabile di essa, i noli sarebbero ribassati ed allora tutta la differenza di prezzo fra il nolo determinato dal contratto e quello corrente sul mercato dopo l'avvento della pace sarebbe andato a completo beneficio dei cotonieri e a puro danno del Governo.

Questo è il patto poco equo (non voglio usare parole grosse) questo è il patto oneroso che rendeva il contratto inaccettabile.

Esso fu esaminato e discusso non soltanto dal ministro dei trasporti, ma da cinque membri del Governo i quali ravvisarono in esso quello che si dice dai giuristi patto leonino, ossia il patto unilaterale, a vantaggio sicuro d'un solo contraente ed a danno non meno sicuro dell'altro, e quindi lo respinsero.

Ma dove l'onorevole Crespi ha raggiunto le vette dell'incredibile (uso anche qui una parola moderata) è stato quando ha detto con insinuazione piccina, che alla riunione dei ministri non fu presentata la bozza redatta dal ministro Scialoja, con la quale si era cercato, se possibile, di raddrizzare l'affare. Ma questo raddrizzamento proposto dall'onorevole Scialoja non era stato accettato dall'altra parte contraente... (*Commenti*).

CRESPI. Sì che era stato accettato! (*Rumori*).

CHIESA. O l'onorevole ministro, o l'onorevole Crespi affermano cosa non vera! È assolutamente necessaria un'inchiesta. (*Approvazioni dall'estrema sinistra — Commenti — Rumori*).

CRESPI. Ripeto fu accettato! Ne ho la prova scritta. (*Commenti*).

CHIESA ed altri *dall'estrema sinistra*. Vogliamo conoscere la verità! Vogliamo l'inchiesta. (*Commenti animatissimi — Esclamazioni*).

PRESIDENTE. Ma facciano silenzio! E non emettano grida, che non concludono nulla. (*Approvazioni*).

CHIESA. Ella ha ragione! Ma qui si tratta di conoscere la verità. La Camera e il Paese hanno diritto di sapere chi ha affermato il vero; se l'onorevole ministro o l'onorevole Crespi. (*Approvazioni — Commenti — Rumori*).

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Dunque l'onorevole Crespi ha detto che sarebbe stata taciuta una lettera del ministro Scialoja nella riunione nella quale fu deciso questo affare.

Orbene, neanche a farlo apposta, in quella riunione era presente, covrei dire anche, era parte principale il ministro Scialoja. Comprendete voi una simile insinuazione, che non si sia presentato un documento dal ministro Scialoja in una riunione della quale egli faceva parte?

Do o questo mi pare che sia superfluo aggiungere altro. Le altre considerazioni fatte dall'onorevole Crespi non entrano nella questione.

L'incoraggiamento, dato all'industria delle costruzioni navali, è stato approvato da tutti in Italia, e speriamo anzi che abbia tutti i suoi effetti per il bene del paese, ma non ha nulla a che vedere con clausole e condizioni, che si volevano ad ogni costo imporre e che il Governo non poteva e non doveva accettare trattandosi di clausole onerose, non eque ed aleatorie. (*Commenti prolungati — Rumori*).

CRESPI. Di fronte alla sistematica e continua negazione dei fatti chiedo un'inchiesta! (*Rumori vivissimi — Commenti animati*).

Voci dall'estrema sinistra. Sì, sì, è necessaria un'inchiesta; è necessario fare luce completa!... (*Rumori*).

Altre voci. Parli l'onorevole ministro Scialoja.

PRESIDENTE. Ma che modo è questo! La finiscano di rumoreggiare continuamente! Non è così che si può deliberare un'inchiesta! (*Benissimo!*)

Intanto dichiaro esaurito il fatto personale dell'onorevole Crespi.

Ora ha chiesto di parlare l'onorevole ministro Scialoja.

Ne ha facoltà.

SCIALOJA, *ministro senza portafoglio.* (*Segni di attenzione*). Parlo a condizione che la Camera mi stia ad ascoltare, senza interrompere e senza gridare. (*Commenti*).

Una voce all'estrema sinistra. Un contratto aleatorio! (*ilarità — Rumori*).

SCIALOJA, *ministro senza portafoglio.* Posso dire ciò che la memoria di un fatto, che non pareva dovesse avere tanta importanza nel tempo, in cui avvenne, può ancora dettarmi in questo momento.

Si tratta di un contratto aleatorio, (e forse il rilevare questa qualità può togliere di mezzo certe asprezze), un contratto per cui ci si proponeva l'acquisto di un numero considerevole di navi in un momento in cui il problema massimo dell'ora presente, che è quello dei trasporti, già diventava imponente. Era dunque una materia degna di ogni considerazione.

E permettetemi di dire che io credo che ogni industriale, ogni cittadino italiano, che si fosse preoccupato di quel problema, non commetteva cosa contraria agli interessi generali della patria, ma, anzi, faceva cosa conforme a questi generali interessi. (*Commenti*). Si trattava delle modalità.

Il contratto in questione conteneva parecchi elementi aleatori.

Convien anche ricordare che questo contratto era già stato stipulato a Londra tra il Consorzio dei cotonieri, rappresentato, credo, dall'onorevole Crespi, ed il rappresentante del Governo in questa materia, che è il barone Mayor des Planches.

Il contratto, che giuridicamente era perfetto, ma la cui forza obbligatoria era sospesa da alcune condizioni e da alcuni termini, perdette la sua forza per la scadenza

di questi termini. E così la questione fu portata al Governo centrale, che doveva considerare se conveniva di rinnovarlo o no, di modificarlo o no.

E fu allora che, in seguito alle prime trattative, come ha detto il collega onorevole Arlotta, io ebbi l'incarico dalla Commissione dei ministri, che doveva studiare la cosa, di redigere una lettera. Intendiamoci: che cosa è questa lettera? Mi si è domandato come può averla in mano l'onorevole Crespi, mentre era una minuta. Questa era la minuta di uno schema di contratto, la quale, naturalmente, doveva essere sottoposta all'approvazione delle due parti contraenti; ed io non ero neppure parte contraente, perchè sono ministro senza portafoglio, rispondo a qualche quesito che i colleghi mi fanno di tempo in tempo, ma non ho un'amministrazione mia, e non posso essere io la parte contraente.

Feci dunque la nuova redazione del progetto di contratto, come mi pareva migliore. Ma, intendiamoci, io sono di professione giurista, e posso essere tenuto a non commettere errori giuridici, non sono di professione armatore, e per conseguenza ignoro i dati di fatto dell'ammontare dei noli, della possibilità di variazione di essi, ecc., e per questa parte la mia minuta non fa testo come opera mia.

Io assumo tutta la responsabilità di quella minuta in quanto vi erano formulati i patti di un contratto sopra una determinata base, quale mi poteva essere data... (*Commenti*).

CAROTI. Non è armatore, ma è navigato!... (*ilarità — Commenti*).

SCIALOJA, *ministro senza portafoglio.* Questa minuta, che fu comunicata all'onorevole Crespi, era la base ormai delle ulteriori trattative, perchè coloro che erano autorizzati a consentire, ossia i miei colleghi nel Ministero che dovevano dare l'approvazione e il Consiglio dei ministri, non erano stati ancora investiti di questo nuovo progetto.

L'onorevole Crespi sapeva benissimo questo, e infatti anche oggi egli ha parlato di « minuta » e non già di « testo del contratto ».

Questo nuovo schema fu naturalmente portato a quella tale Commissione incaricata dello studio del progetto, e poi al Consiglio dei ministri. E posso assicurare che fu comunicato a tutti; perchè è assurdo parlare di un voto sopra un oggetto che

Fu allora che, essendosi vagliati i dati che sono stati comunicati dal collega onorevole Arlotta circa le tariffe correnti in quel momento, e le probabilità sui diversi elementi aleatori di quel contratto, (dico diversi perchè bisognava tener conto delle possibili variazioni dei noli, della possibile durata della guerra e dell'efficacia che avrebbe potuto avere la pace sopra la mutazione dei noli trattandosi di un contratto di lunga durata che ormai aveva un periodo di 18 mesi in complesso: 12 in un modo e 6 in altro modo più attenuato, e infine si doveva tener conto anche dell'altra alea insita in quel contratto, che era data dall'interesse eventuale dei cotonieri di servirsi in modo maggiore o minore di queste navi per il trasporto del cotone), in seguito a una matura discussione a cui presero parte parecchi dei colleghi che sono qui presenti, il Consiglio dei ministri ritenne che non fosse da accettare questo contratto.

Ecco ciò che io ricordo... (*Commenti*) ecco quali furono le idee che ci condussero a questo risultato.

Ora, può essere che si rimproveri al Governo di non avere calcolato bene ciò che è accaduto dopo. I noli sono aumentati. Ma badate, che non è questa la sola alea di quel contratto. Vi ho già detto che vi erano parecchi elementi aleatori. Anche *ex postfacto*, il giudicare quali sono state precisamente le variazioni, non è cosa tanto facile; in ogni modo, per valutare l'opera del Governo in quel tempo, non dovete prendere la posizione che avete oggi, assai più comoda, dopo trascorsi parecchi mesi; ma dovete mettervi in quel punto in cui eravamo noi, con quei dati statistici che ci erano comunicati, con quelle date tariffe che si avevano allora.

BENTINI. La verità è che non ne imbroccate mai una!... (*Rumori*).

GRAZIADEI. È il solito errore nelle previsioni. La stessa cosa si è verificata col grano e coi carboni. (*Approvazioni dall'estrema sinistra — Rumori*).

PRESIDENTE. Ma la finiscano!...

SCIALOJA, *ministro senza portafoglio*. Io credo che anche oggi, quando la scienza del poi è assai facile, il calcolo delle combinazioni della triplice alea che era in quel contratto, non sarebbe affatto facile, perchè non si debbono semplificare le cose guardando un solo aspetto di esse.

E a una triplice alea combinata che il Governo non ritenne di dovere accettare.

Dovete convenire che un'alea che si può correre a proprio privato detrimento, non si può ugualmente correre col timore che ne venga detrimento all'ente amministrato; sono due posizioni diverse. Altra è la libertà del commerciante il quale opera nel proprio interesse, ed altra è quella di colui che ha la responsabilità del Governo ed opera nell'interesse dello Stato.

Questa è la semplice verità secondo quanto mi ricordo. Non ho carte in mano in questo momento, ma, avendo studiato allora la questione, credo di conservare una memoria abbastanza precisa dei fatti.

La Camera ha voluto che parlassi, ed ho parlato. Spero di averla accontentata con queste mie semplici dichiarazioni. (*Commenti animati*).

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

Chiusura della votazione segreta.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione segreta e invito gli onorevoli scrutatori a riunirsi per procedere allo scrutinio.

Annunzio di interrogazioni e interpellanze.

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

GUGLIELMI, *segretario*, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere se è informato delle ragioni per le quali un soldato riconosciuto affetto da tubercolosi avanzata è stato rinchiuso in prigione addivieto, in relazione ad una inchiesta disposta in quel Distretto militare.

« Bentini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e dei trasporti, per sapere se consti loro che nella provincia di Bergamo e in altre provincie della Lombardia sieno state sospese le concimazioni chimiche primaverili in causa di mancati o insufficienti mezzi ferroviari di trasporto di concimi, e se si rendano conto del danno irreparabile che ne deriverà al futuro raccolto granario.

« Benaglio ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dei trasporti, per conoscere quali provvedimenti s'adotteranno per scongiu-

rare il grave pericolo, che minaccia la soppressione degli approdi dei piroscafi sull'importante spiaggia di Catanzaro marina.

« Casolini »

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere — di fronte alla sistematica soppressione, da parte della censura milanese, di ogni largo resoconto di agitazioni operaie e di scioperi — se detta soppressione derivi da ordini impartiti e, in caso affermativo, se creda il provvedimento in armonia coi propositi annunciati di libertà sul terreno delle competizioni economiche.

« Casalini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere quali temperamenti creda d'introdurre nell'applicazione della tassa bimestrale sulle manipolazioni dello zucchero, nei rapporti degli esercenti di farmacie, tenuto presente che l'uso dello zucchero previsto dalla farmacoepa ufficiale non costituisce fonte di utile e che la misura di lire 60 al bimestre risulta eccessiva e sproporzionata al consumo delle modeste manipolazioni di zucchero, che si verificano nelle farmacie.

« La Pegna ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro degli affari esteri, per sapere se non creda opportuno riorganizzare l'ospedale italiano a Parigi in modo da evitare il fatto poco dignitoso che il Governo francese concorra nella spesa.

« Colonna di Cesarò ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e della guerra, per sapere se intendano provvedere a che nell'interesse agrario siano estesi, a favore delle classi 1874 e 1875, gli esoneri a quei piccoli proprietari, i quali, pur avendo meno di quattro figli conviventi a loro carico, possono provare di trovarsi nella condizione assoluta di essere i soli validi lavoratori delle proprie terre e di avere quattro membri della famiglia invalidi ed a loro carico.

« Gazelli ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il Presidente del Consiglio ed i ministri della guerra e del tesoro, per sapere se non ritengano necessario ed urgente provvedere all'acceleramento delle concessioni

delle pensioni di guerra, sia con l'assunzione in servizio di personale straordinario come con la semplificazione della relativa procedura.

« Bianchini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il presidente del Consiglio e il ministro degli affari esteri, per sapere se, e con quali risultati, siasi provveduto affinché presso la pubblica opinione all'estero sia valorizzata la nostra azione militare, e siano difese e giustificate, di fronte a propagande opposte, le aspirazioni nazionali. »

« Bianchini ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro della guerra, per sapere se non creda opportuno un maggior rigore nelle esenzioni da ogni servizio militare per uomini validissimi e semplicemente affetti da miopia. »

« Marazzi ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro dell'interno, per sapere se egli non ritenga equo e doveroso di rivedere i contratti per forniture carcerarie in relazione cogli attuali prezzi delle merci. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Giretti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri dell'agricoltura e della guerra, per conoscere quali provvedimenti abbiano preso o intendano prendere per impedire che la Commissione provinciale di Bergamo per l'incetta dei foraggi abbia, come sta facendo in molti casi, a procedere alla requisizione di tutto il foraggio di un determinato proprietario, senza lasciargliene neppure una piccola quantità per il mantenimento dei capi di equino o di bovini di proprietà del medesimo. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Paolo Bonomi ».

« I sottoscritti chiedono d'interrogare il ministro delle finanze, per sapere se non creda opportuno di promulgare un'amnistia per le contravvenzioni alle leggi del bollo e del registro. (*Gli interroganti chiedono la risposta scritta*).

« Lembo, Miari ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare il ministro delle poste, per sapere se non creda di aumentare subito e su forte scala il nu-

mero dei libretti per la sottoscrizione al prestito nazionale, la cui accoglienza fu così favorevole da parte dei piccoli risparmiatori, e distribuirli largamente senza ritardo fra le ricevitorie postali, che a gran voce li reclamano. (*L'interrogante chiede la risposta scritta*).

« Bevione ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio e il ministro dell'interno, sulla presenza in Italia di numerosi sudditi austro-tedeschi; e per sapere se non credano che ciò costituisca un grave pericolo per la sicurezza interna dello Stato.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro della guerra, circa l'ordinamento, gli obbiettivi, i contratti e la efficienza della nostra aviazione da guerra.

« Chiesa ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il presidente del Consiglio ed il ministro della guerra, sulla opportunità di lasciare svolgere a porte aperte il processo contro monsignor Gerlach e complici, a soleanne ammonimento dei nemici di fuori e dei vigliacchi di dentro, lasciando alla prudenza del tribunale di guerra, s'intende, il giudizio sulla necessità di procedere a porte chiuse soltanto quando si tratti di domande o di documenti su cui sia riconosciuta l'indispensabilità del segreto, nell'interesse della difesa nazionale.

« De Felice-Giuffrida ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare il ministro dell'istruzione pubblica, per sapere come intenda dare esecuzione al voto deliberato di recente dal Consiglio superiore per le antichità e belle arti a sezioni riunite, tanto per ciò che si riferisce all'isolamento dei Fori Imperiali, quanto per quel che riguarda l'inclusione dell'intero colle capitolino nella zona monumentale di Roma.

« Federzoni ».

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

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

Proposte d'inchiesta.

PRESIDENTE. Avverto la Camera che sono state presentate due proposte d'inchiesta parlamentare; una dall'onorevole Modigliani e l'altra dall'onorevole Chiesa.

A' termini del regolamento, saranno trasmesse agli Uffici per l'ammissione alla lettura.

MODIGLIANI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MODIGLIANI. Ho chiesto di parlare, riferendomi a quell'articolo del regolamento il quale dispone che quando un ministro interloquisce in una discussione già chiusa, come è avvenuto, la discussione s'intende riaperta, ed anche all'altro il quale autorizza dieci deputati a presentare una mozione sulle dichiarazioni che il Governo, in un determinato momento, creda di fare.

Siamo stati dodici deputati a presentare una mozione intesa a far deliberare subito dalla Camera che essa non ammette si possa passare oltre su quanto è accaduto, senza addivenire ad una inchiesta.

Giacchè ho la parola, credo dovere di lealtà di dire che questa idea non è venuta a noi soli del gruppo socialista, tanto che la nostra mozione ha anche la firma di uno o due deputati che non appartengono al gruppo socialista, ma è venuta anche, se non erro, ai colleghi del gruppo repubblicano, che in altra forma hanno già presentata una proposta analoga. Crediamo che la Camera non possa, per una troppo stretta interpretazione del regolamento, passare sopra alla necessità morale, che sentiamo tutti di chiarire quanto ci è stato esposto. Dico necessità morale, e intendete perchè; ma anche necessità di ordine nostro interno. Non è concepibile che una discussione di questo genere si protragga senza ridurre l'assemblea, in momenti di tanta gravità, alle proporzioni di una pretura, in cui si contenda sul significato di alcuni documenti che solo pochissimi conoscono.

Noi abbiamo udite cose non solo gravissime, ma apparentemente almeno così suffragate che non sarebbe onesto passare oltre senza che l'argomento fosse congruamente affidato alle indagini ed al giudizio che la Camera crederà di fare.

PRESIDENTE. Non entri nel merito, onorevole Modigliani.

MODIGLIANI. Onorevole Presidente, nessun articolo del regolamento diminuisce la mia facoltà di parlare che, in questo

momento, sulle dichiarazioni del Governo, è piena, e tale deve restare. Ed io mi appello anch' a Lei perchè Ella deve sentire, come sentiamo noi, al disopra di tutte le disposizioni regolamentari, la necessità di sgombrare il terreno da una discussione, come quella che si andava facendo, che può risolversi forse in nulla, ma può anche risolversi nella condanna di un ministro o di un deputato, e che in ogni modo non deve trattenere la Camera in queste sedute per un quarto d'ora di più di quello che sia strettamente necessario a prepararne la giusta fine.

Ecco perchè la mia proposta d'inchiesta in conseguenza delle dichiarazioni fatte dal Governo, ha il diritto di essere svolta. Vedranno i proceduristi se debba essere votata subito. A me pare di sì...

PRESIDENTE. Non ci mancherebbe altro! (*Si ride*). Legga bene il regolamento.

MODIGLIANI. Io vorrei che la Camera non sentisse l'incubo del regolamento. Non si tratta, intendiamoci, di inveire contro Tizio o Caio, ma di rasserenare questa discussione e sgombrare il terreno da una faccenda assai trista e brutta come quella a cui abbiamo assistito.

Noi abbiamo saputo che un contratto, secondo la precisa parola di un giurista del valore del ministro Scialoja, era stato giuridicamente perfezionato a Londra, imperante il precedente Ministero, dalla persona che per le leggi e per le delegazioni aveva avuto facoltà di stipularlo. Vi erano condizioni sospensive che lo hanno fatto cadere.

Ma l'affermazione di un giurista come l'onorevole Scialoja ci affida che il contratto era giuridicamente perfetto.

Passano dei mesi e un altro ministro (ed importa proprio nulla se è di un'altro Ministero e di tendenze affini o diverse da quello precedente) afferma che il contratto firmato a Londra dal delegato del Governo è un contratto immorale! (*Commenti*). Si discute, si cerca di attenuare per ragioni di cortesia parlamentare, la portata dell'aggettivo, ed alcune sedute dopo, cioè oggi, il ministro sente il bisogno di rendere omaggio alla rispettabilità del deputato in questione, ma mantiene integre tutte le affermazioni di fatto, di logica e di diritto, per dir così, in base alle quali il giudizio gravissimo era stato pronunziato.

La Camera è dunque intimata a decidere su questo gravissimo punto: era o no

immorale il contratto firmato dal delegato del Governo italiano a Londra? Ancora. La Camera superando quel tanto di disagio che le viene certo dalla partecipazione di un deputato in una discussione in difesa di una pattuizione privata (cosa che l'onorevole Crespi doveva sentire in precedenza quanto dovesse pesare sulle sue ragioni anche se ottime, anche se oggettivamente accettabili) (*Approvazioni — Rumori*) la Camera, pure superando il disagio che le viene dalla partecipazione dell'onorevole Crespi a questa discussione in causa propria, non può non avere sentito che quel nostro collega il quale, fino al momento in cui parla, non è nè interdetto, nè mentecato, nè svalutato moralmente, e alla cui rispettabilità anche il ministro stesso accusato ha poco fa reso omaggio, ha precisamente enuciato oggi una grave accusa.

L'onorevole Crespi ha detto di aver chiesto la stipulazione del noto contratto, per servire un ramo rispettabile, o per dir meglio, imponente di interessi nazionali. E io affermo, dice l'onorevole Crespi, che questi interessi che io credevo legittimamente e onestamente di rappresentare sono stati disconosciuti e misconosciuti, perchè dietro la persona del ministro, c'era un altro gruppo di interessi...

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Non è vero, non ha detto questo.

MODIGLIANI. ...quello degli armatori i cui rapporti col ministro sembra che siano ovvii a parecchi deputati, se una protesta generale non si è sollevata subito; e il silenzio della Camera su questo punto ha evidentemente ratificato, almeno in maniera indiretta... (*No! no! — Commenti — Rumori*).

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Non esiste il minimo rapporto di nessun genere, nè mai è esistito.

MODIGLIANI. La Camera comunque ha sentito formulare contro uno dei suoi ministri questa grave accusa...

ARLOTTA, *ministro dei trasporti marittimi e ferroviari*. Ma che accusa!

MODIGLIANI. ...di non avere provveduto secondo gli interessi obbiettivi del paese, ma secondo gli interessi particolari di una frazione di capitalisti. Non solo, ma ha assistito or ora alla parte più penosa di questa discussione: la contestazione circa il contenuto di questo o di quel documento, di questa o di quella lettera, circa l'accettazione

o meno del progetto di lettera di contratto formulata dall'onorevole Scialoja.

Orbene, dato il dubbio che origina da questo triplice contrasto, la Camera ha un dovere solo; essa deve sentire che non può continuare la discussione, finchè non abbia provveduto per sè stessa, per la dignità sua, a rischiarare la situazione.

PRESIDENTE. Onorevole Modigliani! Per la dignità della Camera?... Ma che dice!

MODIGLIANI. Non con un voto qualunque, con un passaggio all'ordine del giorno: non è questo il modo di risolvere il problema, il modo di sgombrare l'atmosfera di questa Assemblea dalle esaltazioni che si possono chiamare pestifere della discussione... (*Rumori*).

Sì, signori! E badate che non avremmo interesse a segnalarvelo noi! Guai se potesse restare quest'ombra in questa discussione, e cioè che invece di ispirarsi agli interessi del Paese qui dentro si lascia libero campo alle contese fra i cotonieri dell'onorevole Crespi e gli armatori!

Questo non può e non deve essere, per nessuna ragione di procedura! La Camera non deve coninuare la discussione finchè non abbia votato sulla nostra mozione, con la quale chiediamo la nomina di una Commissione d'inchiesta. (*Applausi all'estrema sinistra — Commenti prolungati — Rumori*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole ministro dei trasporti marittimi e ferroviari.

Ne ha facoltà.

ARLOTTA, ministro dei trasporti marittimi e ferroviari. Dichiaro nel modo più assoluto che quanto è stato qui insinuato è falso. Nessuna influenza esterna, nessuna esiste! Lo affermo nel modo più ampio possibile! (*Commenti*).

MODIGLIANI. Ma l'onorevole Crespi sostiene il contrario! Lo dica a lui! (*Approvazioni all'estrema sinistra — Commenti — Rumori*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Presidente del Consiglio. Ne ha facoltà.

CHIESA EUGENIO. Prima del Governo ho diritto di parlare io, perchè ho presentata anch'io una proposta d'inchiesta...

PRESIDENTE. Ma il Governo ha il diritto di parlare in qualunque momento! Legga lo Statuto.

BOSELLI, presidente del Consiglio. Come ha bene osservato l'onorevole Presidente,

il Governo, in base allo Statuto del Regno, ha sempre diritto di parlare. (*Rumori all'estrema sinistra*).

Io prego la Camera di uscire immediatamente da questa discussione, che angustia l'animo dei deputati e che non giova in alcun modo, tanto più in questo momento, all'anima del paese. (*Applausi*).

Dopo l'ampia discussione avvenuta, a me non pare ci sia più argomento di inchiesta. (*Commenti*).

La questione si risolve in una questione politica. Ha operato bene o male, non dico il ministro, ma il Governo, perchè la responsabilità è di tutto il Ministero; ha operato bene o male il Ministero non accettando il contratto del quale si è troppo parlato? (*Commenti prolungati*). Lo giudicherà la Camera. La Camera dirà se il Governo ha fatto male a non accettare questo contratto, dando un voto politico contrario al Governo. (*Approvazioni — Commenti — Rumori all'estrema sinistra*).

Onorevoli colleghi, non è la retorica che ispira la mia parola (*Commenti*), ma un impulso irrefrenabile di tutta l'anima mia. Solcano i mari molte navi nostre e degli amici nostri in grave pericolo; pensiamo ad esse e non indugiamoci in sterili indagini. (*Vive approvazioni — Commenti — Vive interruzioni dall'estrema sinistra*).

Io faccio due appelli alla Camera, uno al suo patriottismo e l'altro al suo senso politico.

È questa una questione politica? Se la Camera non ha fiducia nel Ministero, lo condanni! (*Approvazioni — Commenti animati e prolungati — Vivi rumori*).

PRESIDENTE. Ma onorevoli colleghi, tornino alla calma! E prendano posto, togliendosi dall'emiciclo.

(*Continuano i commenti animati — Mol-tissimi deputati continuano a rimanere nell'emiciclo — Vivi rumori — Agitazione*).

In questo modo non è assolutamente possibile andare avanti! Sospendo la seduta.

(*La seduta, sospesa alle 18.50, è ripresa alle 19.15*).

PRESIDENTE. La seduta è ripresa.

Li prego di essere calmi, onorevoli colleghi, e di lasciarmi rivolgere loro al une osservazioni, che intendevo far prima, ma che non ho potuto fare, a causa appunto dei rumori.

Sono state sollevate delle questioni regolamentari; ed io ho il preciso dovere di intervenire, come custode del regolamento

nell'interesse di tutti e particolarmente delle minoranze, perchè, ne siano ben sicuri, (con forza) io non mi prestò mai, a nessun costo, anche se dovessi abbandonare questo seggio, a violare il regolamento. (*Vivissime approvazioni*).

Come la Camera ha udito, l'onorevole Modigliani ha, prima di tutto, chiesto la riapertura della discussione generale, in seguito alle dichiarazioni dell'onorevole ministro dei trasporti.

Sta di fatto che il regolamento non si esprime ben chiaramente a questo riguardo; non spiega cioè con esattezza quale differenza vi sia tra il discorso e le semplici dichiarazioni di un ministro, per poter dar luogo alla riapertura della discussione. Ed io, già da tempo, mi sono occupato e mi occupo di questa, come di altre incertezze del regolamento; anzi, valendomi dell'esperienza acquistata in dieci anni non interrotti, che ho compiuti nel febbraio scorso, da che ricopro l'ufficio di Presidente, che tenni già in precedenza per un altro anno e mezzo, io ho appunto proposto alla Commissione del regolamento, un complesso di riforme di carattere tecnico. (*Benissimo!*)

Ora io non posso non rilevare che la Camera ha sempre ritenuto che, deliberata la chiusura della discussione generale, anche se il ministro parla dopo, la discussione rimane sempre chiusa. Ma tuttavia non voglio essere troppo formalista: e quindi, se la Camera crede, la discussione generale sulle mozioni si potrà considerare riaperta, e chi vorrà ancora iscriversi per parlare potrà farlo. Ma non potrei ammettere quello che parmi fosse il pensiero dell'onorevole Modigliani, che la riapertura della discussione generale implichi la perdita, per gli oratori che già erano iscritti per parlare e che, chiusa la discussione generale ebbero riservato il diritto di svolgere i rispettivi ordini del giorno, della precedenza su coloro che si iscriveranno *ex novo*.

Ma v'ha un'altra questione. Dopo la lettura delle interrogazioni e delle interpellanze, io ho annunciato alla Camera che erano state presentate due proposte di inchiesta parlamentare, le quali, a' termini degli articoli 132 e 135 del regolamento, dovrebbero essere trasmesse agli Uffici per l'ammissione alla lettura.

Infatti l'articolo 132 dispone: « Nessuna proposta di legge di iniziativa parlamentare di uno o più deputati potrà essere letta in seduta pubblica, prima che gli Uffici ne abbiano autorizzata la lettura. Per-

chè questa autorizzazione venga accordata sarà necessario che sia consentita da tre Uffici almeno ». E l'articolo 135: « Le proposte per inchieste parlamentari sono equiparate a qualsivoglia altra proposta d'iniziativa parlamentare ».

Queste disposizioni ben chiare e definite, e che non hanno certo bisogno di essere modificate, sono dettate da un'alto senso di prudenza, per evitare che vengano prese dalla Camera deliberazioni affrettate, le quali potrebbero essere in seguito ritenute, nell'interesse della maggioranza e più spesso della minoranza, inopportune o determinate da un momentaneo spirito di soverchia eccitabilità. (*Approvazioni*).

Non vi può essere quindi dubbio che le due proposte d'inchiesta, testè presentate, debbano essere trasmesse agli Uffici. Non sarà difficile che domani stesso, tre Uffici ne consentano la lettura; e quindi nella seduta di domani, si potrà stabilire, a norma dell'articolo 133 del regolamento, il giorno dello svolgimento. Vi potrà essere al riguardo discussione, e sta bene; ma ora, ripeto, il primo passo da fare è che la proposta segua la via segnata dalle norme del regolamento, che nessuno deve violare, e che io, ripeto, non violerò a nessun costo. (*Vivissime approvazioni*).

Io ho compreso le alte ragioni che hanno indotto il Presidente del Consiglio a fare le sue dichiarazioni; e credo che con me la Camera tutta avrà compreso la nobiltà dei sentimenti che le hanno ispirate; non sembrando possibile che una questione sorta circa la convenienza o no, di un affare proposto da un privato, debba inficiare l'azione del Governo, tanto più in un momento in cui tutti gli sguardi sono rivolti ad esso, e mentre tutto il Paese ne segue ansioso l'azione. (*Vivissime approvazioni*).

Ripeto: vadano le proposte agli Uffici; e poi, quando saranno lette, la Camera delibererà pacatamente, sul giorno e sulle modalità della discussione. (*Benissimo!*)

Ecco quale è, secondo me, la via da seguirsi, in base al regolamento; ed io credo e spero che la Camera, ed anche il Governo, vorranno approvare quest'io modo di vedere su questa questione di procedura. (*Vivissime approvazioni*).

CHIESA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIESA. A mia firma e di altri cinque colleghi è stata presentata una domanda d'inchiesta parlamentare, la quale, a termini del regolamento, non è stata letta, e non

lo poteva, dovendo seguire il procedimento degli Uffici. Tanto più è chiara la utilità di questa disposizione regolamentare, in quanto è ovvio che le deliberazioni affrettate in tale materia potrebbero essere dannose ed erronee.

Nè la domanda di inchiesta che noi abbiamo presentato ha carattere di fiducia o di sfiducia nel Ministero: non solo, ma non ha carattere che incidentalmente personale, in quanto chiede che la Camera voglia nominare una Commissione di cinque membri, la quale indagli sulla questione dei noli durante la guerra ed anche sugli eventuali trasporti relativamente al contratto della Società *Doks-cottoni* perchè vi ha contrasto di rapporti tra il Governo e un deputato, il quale avrebbe dovuto astenersi dal proporre affari al Governo (*Approvazioni*) perchè nessun deputato — già altra volta la Camera lo affermò solennemente — dovrebbe difendere interessi di privati contro lo Stato. (*Approvazioni*).

E dico questo soprattutto perchè quello che preoccupa noi, e i nostri combattenti, è che si sappia bene che tutti i mezzi di guerra necessari, noli e carboni compresi, siano tali da lasciare completamente tranquillo il paese.

Onorevole Presidente del Consiglio, ella, che nel suo animo onesto, ha ritenuto come uno scatto necessario quello di chiedere la fiducia della Camera, ella sa che noi, che siamo un po' i ribelli e gli impulsivi di altri momenti, teniamo all'assoluta disciplina, di cui danno soprattutto esempio i nostri soldati laggiù. (*Vivissime approvazioni*).

E poichè anche la mozione d'inchiesta dei colleghi socialisti dovrà necessariamente seguire l'identico procedimento della nostra, in tale condizione io credo che si debba accogliere il consiglio del nostro Presidente e (certamente lo vorrà intendere il Governo), proseguire tranquillamente sino alla fine questa nostra discussione impiantata sopra i problemi principali della guerra, sui quali nessun voto può e deve essere chiesto e dato di sorpresa. (*Vivi applausi*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole Presidente del Consiglio. Ne ha facoltà.

BOSELLI, *presidente del Consiglio*. Onorevoli colleghi, quando si invoca il regolamento a nessuno è lecito fare obiezioni. Il nostro Presidente lo ha autorevolmente interpretato: nè io muovo alcuna obiezione

a quanto egli ci ha detto. La Camera ha compreso il motivo della proposta che avevo fatta pocanzi; e, comprendendola, vorrà approvare che chi siede a questo banco non esiti un momento a sottoporsi al giudizio della Camera, ove la Camera creda di pronunciarlo immediatamente. (*Vive approvazioni — Commenti*).

PRESIDENTE. Le due proposte d'inchiesta saranno dunque trasmesse agli Uffici, che si aduneranno domani, per l'ammissione alla lettura.

La seduta è tolta alle 19.30.

Ordine del giorno per la seduta di domani.

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. Seguito dello svolgimento delle mozioni degli onorevoli Miliani ed altri, Nava Cesare ed altri.

3. Seguito dello svolgimento delle interpellanze degli onorevoli Micheli, Abisso, Pietravalle, Cottafavi ed altri, Leonardi.

Discussione del disegno di legge:

4. Stato di previsione della spesa del Ministero di agricoltura, per l'esercizio finanziario 1916-17. (631).

Risposte scritte ad interrogazioni

	Pag.
AMICI GIOVANNI: Inchiesta presso l'agenzia delle imposte di Roma	12988
BELFRAMI: Censura postale di Novara	12989
BOCCONI ed altri: Limitazione della macellazione delle carni	12989
CIRIANI: Revisione dei provenienti della leva di mare	12989
FALCIONI ed altri: Passaporti per la Svizzera	12990
MOLINA: Geometri catastali	12991
RUBELLI: Servizio delle infermerie	12991

Amici Giovanni. — *Al ministro delle finanze.* — « Per conoscere se possa comunicare i motivi per i quali non fu dato seguito ad una inchiesta compiuta contro due primi agenti delle imposte di Roma, e quelli per cui uno solo dei due funzionari fu punito con la censura e col trasloco,

mentre l'altro non ha ancora scontata la pena, pure avendo commessa la stessa colpa ».

RISPOSTA. — « Sta in fatto che a carico di due funzionari del 1° ufficio dell'Agenzia delle imposte di Roma furono mosse alcune accuse specifiche di scorrettezza e di abusi commessi nell'esercizio delle loro funzioni.

« Delle indagini opportune fu incaricato un ispettore superiore, il quale assodò che la condotta e l'azione di uno soltanto dei detti funzionari erano tali da dar luogo a provvedimento da parte dell'Amministrazione. In seguito a siffatte risultanze e ad un incidente sorto, per provocazione dello stesso funzionario a cui l'inchiesta riuscì sfavorevole, tra lui ed altro suo collega, fu disposto, senz'altro, l'allontanamento di detto agente da Roma previa applicazione della censura. Analoghi provvedimenti — allo stato delle cose — non sarebbero stati giustificati in confronto dell'altro funzionario a cui accenna l'onorevole interrogante.

« Ad ogni modo, su tutto il funzionamento dell'Agenzia (1° ufficio) di Roma, e sulle responsabilità eventualmente incontrate dai singoli funzionari ad essa addetti, sono tuttora in corso ulteriori accurate indagini, e quando esse saranno compiute, non si mancherà di adottare quei provvedimenti che fossero riconosciuti necessari, senza riguardi per alcuno.

« *Il sottosegretario di Stato*
« DANIELI ».

Beltrami. — *Al ministro delle poste e dei telegrafi.* — « Per sapere se intenda provvedere perchè il servizio della censura postale di Novara, per i circondari di Pallanza e Domodossola, non abbia a funzionare con grave ed ingiustificato danno del pubblico ».

RISPOSTA. — « L'applicazione della censura militare alle corrispondenze postali non può non cagionare a queste un certo ritardo, sia perchè le corrispondenze stesse, anzichè essere inoltrate a destinazione per la via più breve, sono concentrate nella città dove esiste l'ufficio di censura, per proseguire agli uffici di destinazione, sia perchè le operazioni necessarie per la revisione da parte degli ufficiali censori non possono non fare subire alle corrispondenze una sosta più o meno lunga nell'ufficio medesimo.

« Ciò premesso, manifesto all'onorevole interrogante che dal settembre ultimo quando presentò la sua prima interrogazione ad oggi, si sono adottati diversi provvedimenti per eliminare il più possibile l'inconveniente lamentato.

« Così, d'accordo con le autorità militari, si è prolungato dalle ore 20 alle ore 24 l'orario dell'ufficio di censura, e si sono accordate 40 ore di servizio straordinario agli impiegati e 25 agli agenti di Novara-Ferrovia.

« In seguito a questi provvedimenti e ad alcune semplificazioni in questi servizi disposti per l'ufficio di Novara-Ferrovia, ed il reparto di censura militare, si ha motivo di ritenere che le cause dei reclami circa i ritardi eccessivi sieno state eliminate, come infatti lo proverebbero recenti informazioni avute dalla Direzione provinciale delle poste di Novara.

« *Il sottosegretario di Stato*
« ROSSI CESARE ».

Bocconi ed altri. — *Al ministro delle finanze.* — « Per sapere se, in seguito alla limitazione della macellazione e del consumo delle carni, che hanno prodotto considerevole diminuzione nelle entrate daziarie, non ritenga necessario sollevare i comuni dall'onere che ad essi ne deriva come conseguenza dello stato di guerra ».

RISPOSTA. — « Gli eventuali provvedimenti diretti a sollevare, sia pure parzialmente, i comuni dall'onere che deriva nelle loro riscossioni daziarie dalla limitazione della macellazione e del consumo delle carni importano una ripercussione passiva nel bilancio dello Stato e perciò la questione e la possibilità di tali provvedimenti devono essere esaminate di concerto col Ministero del tesoro, col quale si stanno iniziando opportuni studi.

« Mi è grato soltanto di potere assicurare che da parte del Ministero delle finanze non mancherà il più sincero interessamento nell'esame delle richieste dei comuni.

« *Il sottosegretario di Stato*
« DANIELI ».

Ciriani. — *Al ministro della marina.* — « Per sapere se non ritenga doveroso, per parità di trattamento, di estendere l'ordine della revisione dei provenienti dalla leva di mare fino alla classe del 1876, apparendo senza ragione la limitazione fatta per costoro alla classe 1882, mentre per l'esercito fu ordinata fino alla classe 1876 ».

RISPOSTA. — « Quando il Ministero della guerra, coi decreti luogotenenziali n. 35 del 16 gennaio 1916 e n. 368 del 30 marzo 1916, chiamò, rispettivamente, a nuova visita gl'inscritti delle leve di terra ed i militari del Regio esercito riformati, nati negli anni dal 1889 al 1894 e dal 1882 al 1888, questo della marina, con successivi decreti luogotenenziali, chiamò ad una nuova visita gl'inscritti delle leve di mare ed i militari del Corpo Reale equipaggi riformati delle leve corrispondenti.

« Col decreto luogotenenziale n. 1239 del 1° ottobre 1916, il Ministero della guerra estese il provvedimento della revisione agli iscritti e militari riformati nati negli anni dal 1876 al 1881; ma il Ministero della marina non credette di adottare un eguale provvedimento per gl'inscritti già riformati nelle leve di mare e per i militari del Corpo Reale equipaggi delle stesse classi, e ciò per le seguenti ragioni:

« Il contingente delle leve di mare delle classi anziane (1876-1881) era assai limitato, cioè poco più di un terzo di quello che si ha con le ultime classi, e per conseguenza scarso il numero dei già riformati che si presumeva sarebbero stati dichiarati idonei dai Consigli di leva. Il lavoro di cui gli stessi Consigli sarebbero stati sovraccaricati, e proprio nel momento in cui essi dovevano attendere alle operazioni per la chiusura della leva sui nati nel 1895, e l'apertura di quella sui nati nel 1896, parve non corrispondente al rendimento che si sarebbe ottenuto. Se è vero, infatti, che scarso si prevedeva il numero degli abili, non è men vero che la visita avrebbe dovuto estendersi ad un numero rilevante d'individui.

« A ciò si aggiunga la considerazione che la chiamata a nuova visita dei riformati, per la maggior parte imbarcati su navi mercantili o, comunque, impiegati in servizio della marina da commercio, avrebbe recato a questa un notevole perturbamento, senza che il Regio esercito avesse potuto effettivamente contare su di un contingente di qualche entità da incorporare, perchè gli imbarcati avrebbero, con ogni probabilità, avuto diritto all'esonero.

« Il totale dei riformati delle sei classi di marina, dal 1876 al 1881, si presume avrebbe dato un gettito complessivo di circa ottocento individui riconosciuti abili al servizio.

« Per quanto si riconosca che, per principio di stretta equità, anche i riformati della Regia marina delle classi dal 1876 al 1881 dovrebbero essere chiamati a nuova

visita, tuttavia non si ritiene, neppure ora, conveniente una disposizione da emanarsi in tal senso, perchè permangono le ragioni che la scongiurarono al momento della revisione dei riformati di terra delle stesse classi aggravate dal fatto che, per la continua requisizione e militarizzazione di navi mercantili in servizio dello Stato, il numero degli abili che diverrebbero disponibili è anche maggiormente ridotto.

« Il sottosegretario di Stato

« BATTAGLIERI ».

Falcioni ed altri. — *Al presidente del Consiglio ed ai ministri degli affari esteri, dell'interno e della guerra.* — « Per sapere se ragioni di giustizia e di doveroso riguardo verso cittadini italiani emigrati all'estero, non rendano necessario ed improrogabile un provvedimento diretto a far cessare il grave ed incescioso inconveniente di numerosi connazionali, i quali attendono invano, magari da oltre un mese, nel territorio della fortezza Sempione-Toce, comprendente i circondari di Domodossola e di Pallanza, il passaporto indispensabile per rientrare nella vicina Svizzera da dove hanno frequente occasione di recarsi il più delle volte per raggiungere o avere notizie dei loro cari che prestano servizio nell'esercito italiano, ma dove, per ragioni di mestiere, di professione o d'impiego, risiedono le loro famiglie ed hanno il centro dei propri interessi materiali e morali ».

RISPOSTA. — « Ai circondari di Domodossola e Pallanza che già facevano parte del soppresso comando della fortezza Sempione-Toce, si è riconosciuto non essere applicabili le disposizioni per la circolazione e per l'entrata e l'uscita dal Regno quali sono in vigore per la zona di guerra: con che viene a semplificarsi la procedura per il rilascio dei passaporti.

« Ciò non toglie, però, che in vista delle particolari condizioni attorno al confine italo-elvetico, debbano essere necessariamente sottoposte alle più diligenti indagini le domande delle persone che intendono recarsi all'estero, e dall'estero rimpatriare in quei circondari.

« Ragioni ovvie di carattere politico e militare sono a fondamento di tale necessità, e spiegano come talvolta le autorizzazioni all'espatrio o al rimpatrio attraverso il confine italo-svizzero subiscano qualche ritardo.

« Però le recenti istruzioni impartite affidano che il servizio dei passaporti potrà

svolgersi in quella zona più speditamente che pel passato.

« *Il sottosegretario di Stato*
« BONICELLI ».

Molina. — *Al ministro delle finanze.* — « Per sapere se non creda sia urgente dovere, da parte dell'Amministrazione finanziaria, sistemare la posizione dei geometri del catasto e dei servizi tecnici in modo da eliminare l'attuale ingiusta sperequazione per la quale funzionari che superano felicemente la prova di assegnazione al ruolo ordinario si trovano in sensibile condizione di inferiorità di carriera in confronto di colleghi riprovati e perciò rimasti nel ruolo aggiunto ».

RISPOSTA. — « L'Amministrazione non disconosce l'equità anzi la necessità di un provvedimento inteso a migliorare la condizione dei geometri del ruolo ordinario, che in più di 25 anni di servizio raggiunsero stipendi di appena 2,500 lire, mentre superarono esami, ai quali non si presentarono, o nei quali caddero, loro colleghi del ruolo aggiunto che ora godono stipendi di 3,500 lire.

« Sennonchè siffatto provvedimento dovrà essere rinviato a quando le condizioni dell'Erario permetteranno di deflettere dalla massima stabilita di non apportare variazioni di nessun genere agli organici ».

« *Il sottosegretario di Stato*
« DANIELI ».

Rubilli. — *Ai ministri dell'istruzione pubblica e dell'interno.* — « Per sapere quali provvedimenti intendano adottare per disciplinare con legali titoli di studio il servizio delle infermiere, specialmente ora che le donne potranno essere anche chiamate ad espletare tale ufficio presso gli Ospedali militari ».

RISPOSTA. — « La legislazione in vigore non sabordina in genere al possesso di determinati requisiti di capacità e cultura l'esercizio delle mansioni d'infermiere in pubblici o privati stabilimenti di cura, eccezione fatta per gl'infermieri (maschi e femmine) dei manicomi, i quali in virtù del regolamento 16 agosto 1909, n. 615 per l'esecuzione della legge sui manicomi e sugli alienati, debbono essere dotati di sana costituzione fisica, aver serbato buona condotta morale e civile, saper leggere e scrivere ed aver compiuto i 18 anni.

« L'articolo 24 del Regolamento stesso fa poi obbligo al Direttore del Manicomio di istituire corsi speciali teorico-pratici per l'istruzione degli infermieri (interni, ed eventualmente, anche esterni) e per la for-

mazione d'un buon personale di vigilanza, ed autorizza il Direttore medesimo a rilasciare attestati di idoneità alle mansioni di infermiere o di sorvegliante a coloro che, avendo frequentato il corso con assiduità, avranno superato con buon esito un esame teorico-pratico finale. Gli attestati di idoneità rilasciati in un manicomio pubblico sono validi per l'ammissione in qualunque altro.

« Infine, il successivo articolo 25 autorizza il ministro dell'interno a rilasciare, su proposta della Commissione provinciale di vigilanza, attestati di benemerenzza ai Direttori e medici di manicomi pubblici e privati, che si siano specialmente segnalati per attitudine e zelo nel tenere i corsi di istruzione del personale d'assistenza.

« Benchè, come si è accennato, nessun requisito specifico di capacità richiedano le leggi ed i regolamenti generali per l'esercizio della professione d'infermiere, tuttavia i regolamenti interni ed organici dei singoli istituti di cura, contengono, di regola, norme speciali e richiedono per il personale d'assistenza titoli di capacità fisica, morale ed intellettuale, atti a dimostrare la sua idoneità alle mansioni cui è destinato.

« I maggiori ospedali curano inoltre la istruzione professionale degli infermieri di ambo i sessi, istituendo appositi corsi interni, e, qualche volta, scuole professionali di grado più elevato, come la Scuola Convitto Regina Elena, in Roma, e la scuola analoga di Firenze, al mantenimento delle quali contribuiscono oltre che gli enti promotori, la privata beneficenza e lo Stato.

« Ciò premesso, pur riconoscendo, in massima, l'opportunità che l'esercizio della professione di infermiere sia subordinato a determinate garanzie nell'interesse del servizio di assistenza, tenuto conto che a tanto in sostanza provvedono, per i manicomi, il regolamento generale succitato e, per gli altri luoghi di cura, i singoli regolamenti interni ed organici, in armonia alle condizioni locali, questo Ministero d'accordo con quello dell'istruzione non ritiene che sia, almeno per ora, il caso di emanare in questa materia speciali norme di carattere generale, in considerazione anche della difficoltà crescente, di trovare, nell'attuale momento, personale disponibile per le mansioni di infermieri.

« *Il sottosegretario di Stato*
« BONICELLI ».

PROF. EMILIO PIOVANELLI
Capo dell'Ufficio di Revisione e Stenografia

Roma, 1917 — Tip. della Camera dei Deputati.

