

CCCCVI.

2ª TORNATA DI VENERDÌ 28 GIUGNO 1907

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARCORA**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **GORIO**

INDICE.

Disegni di legge (Presentazione):

Case popolari (Cocco-Ortu)	Pag. 17007
Modificazioni ed aggiunte alla legge sulla Calabria (<i>Discussione</i>)	16994
CHIMIRRI (<i>relatore</i>)	16995
COCCO-ORTU (<i>ministro</i>)	16995
DE SETA	16995
LACAVALA (<i>ministro</i>)	16995
Istituzione della posizione di congedo provvisorio per gli ufficiali dei Corpi militari della regia marina (<i>Approvazione</i>)	16996
Ruolo organico dei farmacisti della regia marina (<i>Id.</i>)	16996
Riordinamento del personale della marina militare (<i>Id.</i>)	17006
Esecuzione delle convenzioni ed accordi postali internazionali (<i>Id.</i>)	17006
Capitanerie di porto (<i>Discussione</i>)	16996
BIANCHI EMILIO	17001
CAVAGNARI	16999
DE FELICE-GIUFRIDA	16997-17005
MIRABELLO (<i>ministro</i>)	16998-17004-05
PANTANO	17000
SANTINI (<i>relatore</i>)	17001-05

Interrogazioni:

Biglietti gratuiti ferroviari per genitori poveri di militari infermi:	
BUCCELLI	16985-87
DARI (<i>sottosegretario di Stato</i>)	16984-86
DI SALUZZO	16985
PRESIDENTE	16987
VALLERIS (<i>sottosegretario di Stato</i>)	16984
Provvedimenti per il comune di Sutera:	
DE FELICE-GIUFRIDA	16987
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	16987
Brigata ferrovieri del genio:	
DI SALUZZO	16987
VALLERIS (<i>sottosegretario di Stato</i>)	16987
Personale civile dell'amministrazione centrale della guerra:	
ABOZZI	16988
VALLERIS (<i>sottosegretario di Stato</i>)	16988

Scioperi nel Ferrarese:

FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	Pag. 16989
NICCOLINI	16990
PRESIDENTE	16991
Elezioni amministrative di Montesarchio:	
FACTA (<i>sottosegretario di Stato</i>)	16992
FERRI GIACOMO	16992

Opere marittime (Seguito della discussione del disegno di legge).

CHIESA	17026
DE MARINIS	17008
ORLANDO SALVATORE	17030
PALA	17319

Osservazioni e proposte:

Lavori parlamentari:

COCCO-ORTU (<i>ministro</i>)	17007
GIANTURCO (<i>ministro</i>)	17007
LUZZATTI	17007-08
PRESIDENTE	17043
RUBINI	17008

Nomina di commissari (case popolari e case dei ferrovieri):

PRESIDENTE	17008
----------------------	-------

Relazione (Presentazione):

Pensione alla vedova del professore Giovanni Rossi (MARGHERI)	16995
---	-------

Votazione segreta (Risultamento):

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1906-907	17041
Provvedimenti per un maggiore allenamento della flotta e per l'aumento graduale della forza organica del Corpo reale equipaggi	17041
Modificazioni alla ripartizione della spesa straordinaria approvata con legge 2 luglio 1905, n. 30	17041
Maggiori indennità d'arma per gli ufficiali (ingegneri) del Genio navale	17041
Autorizzazione della spesa di lire 60,000 per le opere di finimento occorrenti alla costruzione di un nuovo edificio ad uso della clinica psichiatrica della regia Università degli studi di Pavia	17041

Modificazioni ed aggiunte alla legge 25 giugno 1906, n. 255, concernente provvedimenti a favore della Calabria . . .	Pag. 17041
Istituzione della posizione di congedo provvisorio per gli ufficiali dei Corpi militari della regia marina	17041
Ruolo organico dei farmacisti della regia marina	17041

La seduta comincia alle ore 14.5

PAVIA, *segretario*, legge il processo verbale della seduta di ieri, che è approvato.

Congedi.

PRESIDENTE. Hanno chiesto un congedo, per motivi di famiglia, gli onorevoli Felissent e Morpurgo, di giorni 8.

(Sono concessuti).

Interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le interrogazioni. La prima è quella dall'onorevole Buccelli rivolta al ministro dei lavori pubblici, « per sapere se intenda provvedere che i comuni ai quali perviene avviso d'ufficio di grave infermità di soldati sotto le armi, possano ottenere biglietti gratuiti ferroviari per i genitori indigenti, che vogliono recarsi presso i loro figli ».

A questa interrogazione è connessa, per ragioni di argomento, sebbene rivolta al ministro della guerra, l'altra interrogazione dell'onorevole Di Saluzzo, « per sapere se non intenda prendere accordi col Ministero dei lavori pubblici, affinché sia concesso ai comuni, ai quali giunge avviso ufficiale di grave infermità di soldati sotto le armi, di rilasciare biglietti gratuiti ferroviari per i genitori indigenti che vogliono recarsi a visitare i loro figli ».

Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Sotto il presente regime dell'esercizio di Stato, come ebbi occasione altre volte di dichiarare, le concessioni ferroviarie, a differenza di quanto avveniva sotto il regime sociale, non si possono fare se non in virtù della legge vigente. Rivolgersi dunque al Ministero è perfettamente inutile: occorre fare appello al potere legislativo. La legge del 22 aprile 1905, come gli onorevoli colleghi ricordano, deferiva ad un decreto reale

da convertirsi in legge il determinare le speciali concessioni ferroviarie. Quel decreto venne emanato nel 31 dicembre 1905; ivi però questa speciale concessione reclamata da essi non trovò luogo.

Ma, dovendosi quel decreto convertire in legge (poichè gli onorevoli colleghi sanno essere iscritta nell'ordine del giorno la proposta della conversione in legge di quel decreto), la Commissione parlamentare che ebbe a riferire sul disegno di legge per la conversione, esaminò tutte le richieste molteplici che fino a quel giorno erano state presentate per agevolazioni ferroviarie.

Dico fino a quel giorno; perchè, dopo ne sono sopravvenute non poche altre, qual più qual meno meritevoli di esame. Ebbene, quella Commissione, pur non prendendo in considerazione la maggior parte di tali domande, appunto perchè essa mirava a raggiungere l'opposto intento, di una generale riduzione di tariffe mediante anche una riduzione dei favori eccezionali, proponeva in via straordinaria (vedo qui l'egregio presidente di quella Commissione che me ne può far fede), di accordare qualche beneficio ai parenti di militari infermi.

Parlava di beneficio in genere, non di biglietti gratuiti, nè di biglietti ridotti; e non soltanto ai genitori, come dicono gli onorevoli interroganti, ma ai parenti (perchè i genitori possono venire a mancare): ai parenti in genere di militari, che fossero colpiti da grave malattia.

E questo disegno di legge è da tempo innanzi alla Camera: quando verrà in discussione, sarà quello il momento nel quale più opportunamente i nostri colleghi potranno associarsi alle proposte della Commissione e chiedere alla Camera di secondare questo voto, che apparisce molto ragionevole, come attesta la stessa proposta eccezionale formulata dalla Commissione parlamentare.

Così stando le cose, prima e senza di un provvedimento legislativo, è perfettamente inutile invocare dal ministro qualsiasi provvedimento; poichè il ministro non può intanto che eseguire la legge.

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

VALLERIS, *sottosegretario di Stato per la guerra*. A quello che ha detto l'onorevole Dari non posso aggiungere altro, se non che, da tempo, il Ministero della guerra si è interessato di questa questione ed ha scritto parecchie volte al ministro dei lavori pub-

blici e credo che la decisione della Commissione, di cui è relatore l'onorevole De Seta, abbia risentito l'influenza delle insistenze del Ministero della guerra.

PRESIDENTE. L'onorevole Buccelli ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto delle risposte degli onorevoli sottosegretari di Stato.

BUCCELLI. Ringrazio i due sottosegretari di Stato, ma non posso dichiararmi completamente soddisfatto delle loro risposte, inquantochè si tratta di povere famiglie che non possono andare a trovare i loro figli ammalati.

Chi ha preso parte alle amministrazioni di qualche comune sa benissimo come arrivino sempre telegrammi da comandanti di corpo d'armata o di qualche comandante di reggimento per avvertire il sindaco che faccia sapere alla famiglia di qualche militare che questo si trova gravemente ammalato, perchè, se vuole, vada a trovarlo.

Il sindaco, naturalmente, come è suo dovere, avverte la famiglia, ma se questa si trova nella circostanza dolorosa di non potersi recare, perchè indigente e priva di mezzi, presso il malato, si trova nella dolorosa necessità di non potergliene procurare il mezzo.

Posso raccontare un fatto successo pochi giorni fa a Milano.

Un soldato siciliano, ammalato già da parecchi mesi all'ospedale militare per una malattia che non perdona, la tisi, si aggravò tanto che il colonnello comandante del suo reggimento si recò dal prefetto, narandogli il caso. Il prefetto telegrafò al ministro dell'interno che, riconosciuta giusta la domanda del prefetto di Milano, telegrafò al prefetto di Palermo perchè provvedesse ai mezzi necessari perchè il padre potesse andare a trovare il figlio a Milano.

Questi parte ed arriva a Milano alle 10 del mattino, corre all'ospedale ad abbracciare il figlio che prima delle 12 spirava; ma, se non altro, il povero ammalato potè avere il conforto di vedere un'ultima volta il padre.

Di questi fatti potrei raccontarne moltissimi, se la brevità del tempo concesso mi lo permettesse.

Dagli onorevoli sottosegretari di Stato io avrei quindi voluto una parola di maggiore affidamento.

Dicono che vi è un decreto-legge che deve essere votato dal Parlamento.

PRESIDENTE. E' iscritto nel numero 26 dell'ordine del giorno, ma nessuno mai

ha domandato che sia posto in discussione immediatamente.

BUCCELLI. Farò io la domanda perchè si discuta immediatamente. Ma, per intanto, vorrei che, prima che questo decreto divenisse legge, si provvedesse. Si tratta di spesa piccolissima e di un'opera altamente morale; onde si potrebbero autorizzare i sindaci dei comuni, quando avviene uno di questi casi, a concedere gratuitamente questi scontrini di andata e ritorno.

Questa la mia domanda, e credo di trovarmi d'accordo con tutti i colleghi, anche con l'onorevole Mira, il quale, il giorno che si è letta questa interrogazione...

PRESIDENTE. Onorevole Buccelli, non chiami in causa altri deputati!

BUCCELLI. Mi perdoni, onorevole presidente, ma in quel giorno, l'onorevole Mira disse che tutti vogliono viaggiare gratuitamente.

Qui si tratta di un caso speciale, di un caso nel quale credo di avere con me non solo l'onorevole Mira, ma la Camera intera.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Di Saluzzo per dichiarare se sia soddisfatto.

DI SALUZZO. Mi associo all'onorevole Buccelli nel far voti che il decreto per le speciali concessioni ferroviarie sia presto discusso e diventi legge.

Parmi però che intanto si potrebbe prendere qualche provvedimento per il caso speciale di cui si è fatto cenno, magari mediante altro decreto reale da convertirsi in legge.

Si tratta di casi pietosi, molto meno rari di quanto si possa credere a prima vista. Posso citare alla Camera tre casi consimili a quello riferito dal collega Buccelli avvenuti in brevissimo periodo di tempo nel presidio di Saluzzo.

Nel febbraio dell'anno scorso una famiglia residente in Mantova fu informata dal comandante del reggimento cavalleggeri di Alessandria, di guarnigione a Saluzzo, che il figlio si trovava in pericolo di vita. Non avendo i denari occorrenti al viaggio, i genitori dell'infermo non poterono partir subito. Finalmente, racimolata con pene e stenti e mediante usurai la somma necessaria, essi arrivarono a Saluzzo: ma purtroppo quando il figlio già era spirato.

Altro caso si verificò nell'agosto successivo. Un soldato del distretto di Padova giaceva all'ospedale civile di Saluzzo gravemente malato di ileo-tifo. Fu avvertita la sua famiglia, composta di padre, madre e otto figli.

Anche a questi poveri genitori facevano assolutamente difetto i denari per il viaggio. Orbene, sapete con quale sacrificio pervennero a procurarseli? Riuscirono ad ottenere in prestito 80 lire all'interesse del 60 per cento, dando ipoteca per 200 lire sull'unico campicello che possedevano. (*Senso*).

I denari furono appena sufficienti per il viaggio da Padova a Saluzzo. Giunti in questa città, essi vi dovettero protrarre il loro soggiorno essendosi prolungata la malattia del figlio. Al loro mantenimento durante la permanenza a Saluzzo ed al viaggio di ritorno, quando finalmente l'infermo fu giudicato fuori pericolo, provvide la generosità dei nostri bravi ufficiali, che in questa, come in tante altre consimili circostanze, meritano ogni plauso.

Altro caso si verificò in settembre. La famiglia di un altro soldato gravemente infermo all'ospedale, avvertita dal Comando del reggimento, rispose di non poter accorrere al suo capezzale non avendo i mezzi per compiere il viaggio da Firenze a Saluzzo. E così il poveretto fu privato della consolazione di essere assistito da' suoi genitori ne' suoi estremi momenti.

A questi casi pietosi non occorre commento di sorta: risulta troppo evidente la opportunità di provvedere perchè non abbiano a ripetersi.

Il miglior mezzo per conseguire lo scopo sembra sarebbe quello indicato nell'interrogazione mia e dell'onorevole Buccelli, quello cioè di autorizzare i sindaci a rilasciare in simili circostanze scontrini gratuiti di viaggio ai genitori dei soldati gravemente infermi, quando dell'infermità giunge loro avviso ufficiale.

Comprendo che il Ministero dei lavori pubblici non possa adottare un simile provvedimento senza la preventiva approvazione del disegno di legge che disciplina appunto la materia delle concessioni in fatto di viaggi e che è nell'ordine del giorno della Camera. Ma chi sa quando si discuterà questo disegno di legge? Nulla fa prevedere che la sua discussione sia prossima, ed è appunto perciò che io accennavo alla opportunità di un decreto da convertirsi in legge, per questo speciale caso di concessioni, che è un caso veramente speciale.

Qui non si tratta infatti di facilitazioni da accordarsi a funzionari, di quelle certe facilitazioni le cui domande, come l'onorevole Gianturco ebbe a dire ieri l'altro, si accumulano come una montagna nel Ministero dei lavori pubblici. Qui si tratta

di un vero e proprio sussidio da accordarsi a' bisognosi, per un motivo altamente conforme ad umanità e giustizia. Sarebbe questo, che noi proponiamo, un provvedimento doveroso da parte dello Stato verso le famiglie di coloro che lo stanno servendo sotto le armi. Confido quindi che, sotto la forma che sembrerà più opportuna, il provvedimento cui ho alluso, non tarderà ad esser presentato, e sono certo che la Camera, i cui sentimenti di illuminata equità sono ben noti, lo approverà con un senso di sincera compiacenza.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole sottosegretario di Stato per i lavori pubblici.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Debbo chiarire un punto di diritto. I nostri onorevoli colleghi insistono perchè il Ministero dia ordine od autorizzazione ai municipi di rilasciare biglietti. Ma così facendo il ministro incorrerebbe nel disposto dell'articolo 26 della legge vigente, che punisce come reato ogni concessione ferroviaria non prevista dalla legge.

Sicchè i nostri colleghi consigliano al Governo la complicità o la istigazione ad un reato. (*Interruzioni*).

BUCCELLI. Quando si tratta di una buona azione vorrei essere sempre complice.

DARI, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma le buone azioni si fanno legalmente, provocando cioè le leggi opportune e facendole approvare, non già violando le leggi esistenti.

Giustamente perciò l'onorevole Presidente faceva testè notare che nessuna sollecitazione venne mai fatta dalla Camera per la discussione del progetto relativo alle concessioni dei biglietti; nè il Governo si è sentito incoraggiato a farsi parte diligente, visto che la Camera mostrò sempre la opposta tendenza, di diminuire, cioè, le concessioni di favore, anzichè accrescerle.

Del resto, quando tale concessione fosse proposta, altri desideri non meno difendibili ne prenderebbero occasione per aprirsi la via a farsi valere: donde la necessità che una materia così delicata e grave debba essere risolta mediante una legge larga mente ed esaurientemente discussa. E dunque vano, senza la legge nuova, insistere presso il Governo perchè, violando la legge attuale, dia concessioni che possono rispondere bensì a sentimenti umanitari, ma che ora sono recisamente vietate.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, soltanto per ragione storica debbo ricordare — e l'illustre presidente Biancheri, che siede proprio vicino a lei, onorevole Buccelli, potrà confermarglielo — che, precisamente nelle ultime sedute dello scorso anno, su proposta dell'onorevole Turati, fu sospesa la discussione del disegno di legge sulla concessione dei biglietti ferroviari, appunto perchè era prevalsa l'opinione comune che queste concessioni si dovessero ridurre. Di fronte ad una simile deliberazione, io non posso di mia iniziativa riportare in discussione quel disegno di legge; e se la Camera non dimostra di aver mutato parere, è naturale che il Governo non la solleciti.

BUCCELLI. Allora solleciteremo noi questa discussione.

PRESIDENTE. Seguirebbe l'interrogazione dell'onorevole Paniè al ministro dei lavori pubblici sulle gratificazioni al personale ferroviario, ma essa rimane nell'ordine del giorno per accordi presi fra l'onorevole sottosegretario di Stato e l'onorevole Paniè.

L'onorevole De Felice interroga il ministro dell'interno « per sapere se sia vero che, per favorire la coltura delle miniere di Sutura, si voglia trasferire l'abitato di quel comune ».

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

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. È una cosa molto grave, perchè si tratta nientemeno che di un progetto per trasportare il paese in un altro luogo. La questione sta in questi termini. Per ragioni geologiche è allo studio il trasporto del comune di Sutura. Fino dal 1906 venne nominata una Commissione, col preciso incarico di studiare il modo di portare altrove questo comune, che è minacciato da condizioni telluriche.

La Commissione iniziò gli studi, ma dimenticò una parte sostanziale, quella cioè della spesa. Di guisa che, con provvedimento successivo, il Governo nominò un'altra Commissione che deve studiare tutto il problema, compresa la spesa. Gli studi si stanno facendo, ed io, dopo l'interrogazione dell'onorevole De Felice, solleciterò il mio collega dei lavori pubblici perchè la Commissione affretti i suoi lavori.

Intanto però, siccome questa interrogazione è diretta specialmente a sapere se ciò abbia colleganza con la coltura delle mi-

niere, io dichiaro all'onorevole De Felice che le questioni sono assolutamente divise, perchè di quelle miniere si è occupato il ministro di agricoltura, e sulle deliberazioni prese non c'è nessuna intenzione di ritornare.

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

DE FELICE-GIUFFRIDA. La risposta dell'onorevole sottosegretario di Stato per l'interno non mi ha completamente soddisfatto. Era corsa voce che, per favorire lo sfruttamento delle miniere di Sutura, si volesse trasferire la sede del comune con grande danno di tutta la sua popolazione. La parola dell'onorevole Facta mi rassicura per metà in quanto egli assicura che gli studi che si stanno facendo hanno carattere esclusivamente geologico. Io mi auguro che in questi studi si abbia soprattutto di mira di assicurare la esistenza degli abitanti di quel comune. *(Benè!)*

PRESIDENTE. Viene ora la interrogazione che l'onorevole Di Saluzzo rivolge al ministro della guerra « per sapere se non ritenga opportuno attuare senza ulteriore indugio due provvedimenti di riconosciuta convenienza, vale a dire la conversione in reggimento della brigata ferrovieri del genio e l'autonomia della brigata specialisti dell'arma stessa ».

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

VALLERIS, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Rispondendo altra volta ad una interrogazione dell'onorevole Di Saluzzo, ebbi occasione di riconoscere la convenienza, anzi la necessità di trasformare in reggimento la brigata ferrovieri. Non ho ora nessuna difficoltà ad ammettere che è anche più necessario, sotto molti aspetti, di rendere autonoma la brigata specialisti del genio. Però l'onorevole Di Saluzzo vorrà a sua volta riconoscere che i molti provvedimenti che il ministro della guerra ha sinora presentati alla Camera, alcuni dei quali ne aspettano ancora l'approvazione, rivestono tutti quanti carattere di urgenza assai maggiore dei provvedimenti che egli invoca; e quindi sono convinto che, tenuto conto dello stato attuale delle cose, egli vorrà dichiararsi soddisfatto della mia assicurazione, che gli invocati provvedimenti sono pronti e saranno presentati alla Camera alla ripresa dei lavori parlamentari. *(Benissimo!)*

PRESIDENTE. Onorevole di Saluzzo?

DI SALUZZO. Prendo atto delle dichiarazioni dell'onorevole sottosegretario di Stato per la guerra e non insisto sulla convenienza dei due provvedimenti che formano oggetto della mia interrogazione, giacchè, come l'onorevole sottosegretario ha detto, tale convenienza è pienamente riconosciuta. Insisto piuttosto sulla pronta attuazione dei provvedimenti stessi, che non recherebbero aggravio al bilancio.

Difatti l'adozione del primo non importerebbe tutt'al più che l'aumento nell'organico di un capitano medico e di un maggiore per il materiale; l'autonomia poi della brigata specialisti potrà forse richiedere qualche aumento in bilancio; ma sarebbe d'altra parte eminentemente opportuna giovando a togliere di mezzo molti inconvenienti. Citerò all'onorevole sottosegretario un solo fatto in prova del mio asserto. L'estate scorsa la nostra brigata specialisti doveva prender parte ad un concorso aeronautico all'estero. Orbene, la sua dipendenza dal 3° reggimento genio (non giustificata, lo ripeto qui di passaggio, da alcuna ragione tecnica) fece sì che, per la solita lentezza delle pratiche burocratiche, il permesso di prender parte a tale concorso giunse alla brigata dal comando del reggimento, che ha sede a Firenze, quando già il concorso aveva avuto luogo.

Di guisa che la brigata specialisti sarebbe stata impedita di prender parte al menzionato concorso, se essa non avesse la ventura di essere comandata da un ufficiale superiore il quale, oltre all'esser molto distinto, ha anche la fortuna di esser ricco di censo. Questi infatti, scorgendo che le disposizioni ed i fondi tardavano ad arrivare dal comando del reggimento, provvide di sua iniziativa, sotto la propria responsabilità ed a proprie spese, all'invio della rappresentanza della brigata al concorso, nel quale la nostra arma del genio si fece, come sempre, onore. Intanto però, senza la circostanza fortunata che ho esposto, un inconveniente non lieve sarebbe derivato dalla mancanza d'autonomia della brigata.

A me pareva che si sarebbe potuto presentare senz'ulteriore indugio due progetti di legge per i provvedimenti che invoco; ma poichè l'onorevole sottosegretario mi assicura formalmente che tale presentazione avrà luogo senza fallo nel novembre prossimo, non insisto ulteriormente. Solo mi limito a prender atto di questo formale impegno ed a raccomandare che non si tardi oltre il novembre.

PRESIDENTE. Segue l'interrogazione dall'onorevole Abozzi rivolta al ministro della guerra « per conoscere se al personale civile dell'amministrazione centrale siano conferiti tutti i posti concessi dall'ultimo organico e se creda di studiare una più razionale e giusta distribuzione per la ripartizione di servizi nella stessa amministrazione ».

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

VALLERIS, *sottosegretario di Stato per la guerra*. Rispondendo alla prima parte dell'interrogazione, faccio notare all'onorevole Abozzi che l'ultimo organico ha stabilito il conferimento al personale civile di un posto di capo di divisione e di tre posti di capo sezione, i quali prima erano occupati da ufficiali incaricati. Le vacanze, che si sono avute finora, sono state di un capo divisione e di due capi sezione, per cui ora rimane un solo posto di capo sezione, che deve essere occupato da un impiegato civile, posto che sarà libero tra pochissimo tempo. Cosicchè fra pochissimo tempo avrà completa attuazione l'organico del luglio 1906.

Quanto alla seconda parte dell'interrogazione, rispondo che, con recente disposizione si è modificata la ripartizione dei servizi dell'amministrazione centrale e si è riconosciuta la necessità di istituire una divisione amministrativa di artiglieria e genio, distaccando dalle divisioni di artiglieria e genio le parti amministrative, e riunendole in un'unica divisione.

Si riconobbe allora la convenienza di studiare a fondo il riordinamento di qualche altra direzione generale, ma questa è questione organica, che non potrà essere ben definita, se non quando la Commissione d'inchiesta si sarà pronunziata sulla organizzazione dell'amministrazione centrale e sulle sue eventuali deficienze.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Abozzi per dichiarare se sia soddisfatto.

ABOZZI. Quando, nello scorso anno, si discusse il disegno di legge sull'organico dell'amministrazione centrale, io ebbi occasione di notare non solo la sua insufficienza, ma di rilevare altresì la difficoltà della sua completa attuazione. Malgrado le assicurazioni allora datemi dall'onorevole ministro della guerra, il fatto ha dimostrato non infondati i miei timori, giacchè ad un anno di distanza l'onorevole sottosegretario ha dovuto ammettere che quell'organico finora

non ha potuto avere intera attuazione, perchè un posto di capo sezione riservato al personale civile è ancora affidato ad un ufficiale.

Prendo atto della promessa formale dell'onorevole sottosegretario di Stato, che si provvederà al più presto ad eliminare le cause che hanno impedito che l'organico avesse completa esecuzione secondo le disposizioni sancite dalla legge.

La seconda parte della mia interrogazione si riferisce ad argomento di molta importanza. Il sottosegretario di Stato ha dichiarato che l'amministrazione ha sentito il dovere di riordinare una direzione generale e di iniziare lo studio per il riordinamento di un'altra direzione generale. A me pare che, senza pregiudizio di quelle proposte che presenterà a suo tempo la Commissione d'inchiesta, sia urgente qualche altro provvedimento. Basti ricordare che, mentre vi sono direzioni generali, costituite da una divisione su due od al più tre sezioni, vi sono invece altre direzioni generali, che si compongono di cinque o sei divisioni, alcune delle quali anche su quattro sezioni. Se non si provvede quindi urgentemente ad una più razionale ripartizione dei servizi, si verificherà quel disordine amministrativo che contribuirà ad ostacolare il retto funzionamento dell'amministrazione, avverrà la confusione delle funzioni, e, al tempo stesso, si impediranno anche quelle tanto utili iniziative dei preposti ai diversi rami di servizio.

A conforto di quanto affermo noto che la Giunta generale del bilancio ha già avvertito che alcuni dei servizi del Ministero sono in sofferenza, in causa del loro continuo incremento, al quale non ha corrisposto la istituzione degli organi necessari al loro funzionamento.

Quindi confido che, senza pregiudizio delle riforme più radicali che potrà proporre la Commissione d'inchiesta, il Governo toglierà subito il lamentato inconveniente.

E inutile che dica come all'amministrazione della guerra si collegano i più vitali interessi della nazione, epperò il riordinamento del personale, in rapporto alla distribuzione dei servizi, ha una importanza assai rilevante.

Concluderò col ricordare che, a differenza degli organici di altri Dicasteri, quello della guerra è stato costituito sulla base della riduzione del numero degli impiegati e con una notevole economia.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Castiglioni e Da Como hanno interrogato il ministro di grazia e giustizia « sul ritardo frapposto nel provvedere per le residenze notarili, vacanti nel distretto di Brescia, Breno e Salò »; ma, non essendo essi presenti, s'intende che abbiano rinunciato alla loro interrogazione.

L'onorevole Niccolini ha interrogato il presidente del Consiglio, ministro dell'interno, « intorno ai gravi fatti che turbano l'ordine pubblico e la vita economica nella provincia di Ferrara, ove è stato proclamato lo sciopero generale alla vigilia della mietitura, per imporre l'abolizione di tutti i contratti colonici annuali ».

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

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. Nella provincia di Ferrara avvengono fatti dolorosissimi. Fin da quando scoppiò lo sciopero d'Argenta, si videro sintomi che fecero ritenere che questo sciopero si sarebbe esteso ad altre regioni; e si è esteso al Ferrarese, ove la questione si impernia su questi punti. Vi sono in quelle plaghe operai avventizi ed operai cosiddetti obbligati. Gli obbligati hanno una compartecipazione che varia, secondo la natura delle derrate; e, mentre hanno una partecipazione dal 10 al 25 per cento pel frumento, ne hanno una dal 30 al 33 per cento pel frumentone e la canapa. Gli avventizi sono invece quelli che lavorano e sono pagati a giornata. Questi avventizi vorrebbero che gli obbligati rinunziassero ai patti coi quali sono legati ai proprietari, nell'ultima Pasqua, secondo la consuetudine di quella località. Lo sciopero pertanto è diretto a far sì che coloro che sono legati ai proprietari da questi patti, vengano a mancare ai patti stessi. Evidentemente, la rottura di questi contratti, che hanno forza di legge fra le parti contraenti, ha trovato una forte resistenza nell'altra parte che pur li contrasse; poichè pare naturale che coloro che sono obbligati da contratti liberamente accettati debbano mantenerli, essendo la buona fede la base di ogni rapporto sociale.

Quindi questa condizione di cose è tale, che si comprende come il contrasto debba essere molto forte, e come abbia dato luogo a fatti che io non narrerò per intero, perchè sono ben conosciuti; ma di cui accennerò quello più grave, avvenuto la sera del 26 corrente, a Copparo, ove un delegato di pubblica sicurezza, una guardia e parecchi

altri agenti vennero gravemente feriti. Ora posso dire che il Governo, intendendo che i diritti di ciascuno debbano essere tutelati, ha fatto da parte sua quanto poteva e farà quanto potrà, per impedire il ripetersi di fatti simili. Anzi, per quelli già avvenuti, un telegramma pervenutomi dal prefetto, mi annunzia quanto segue:

Oltre gli arresti fatti nel giorno di ieri l'altro, il procuratore del Re col quale l'ispettore generale ha conferito, recatosi oggi a Copparo, in seguito ad indagini esperite da funzionari mandati subito sopra luogo, per i conseguenti atti di istruttoria, ha spedito mandato di cattura contro parecchie persone delle quali due sono assessori, imputati di correttezza in mancato omicidio qualificato a danno del delegato di pubblica sicurezza. (*Approvazioni*).

Oltre a ciò, avendo preso questo movimento un aspetto che nulla ha a fare con la rigenerazione ed il benessere degli operai, ma che si risolve nell'impedire con la violenza che i patti liberamente scelti abbiano la loro esecuzione, l'autorità giudiziaria indaga se in questo movimento non vi sia, più che altro, una associazione di malfattori che tentino di turbare le condizioni economiche del paese. (*Approvazioni*). Ed io chiudo il mio dire con queste dichiarazioni: la prima, che se la libertà più ampia deve sempre volersi pel miglioramento delle classi operaie, il Governo non può tollerare che, mentre si vogliono far valere dei diritti, si violino i diritti altrui. (*Benissimo!*)

E poi faccio l'augurio che i capi di queste manifestazioni sentano la grande responsabilità che si assumono, imperocchè nella provincia di Ferrara non si pensa affatto alla rigenerazione degli operai, ma a creare uno stato di cose economico e morale tale, per cui in quelle provincie lungamente si dovrà soffrire. (*Commenti*).

Deve essere dunque non soltanto oggetto di cura da parte del Governo, l'impedire che si violino i diritti altrui, ma devono, coloro che dirigono il movimento, rendersi conto delle gravissime conseguenze che ogni giorno si rendono più visibili e irrimediabili. Perché, ripeto, non è coi metodi che là si usano che si potrà venire al miglioramento delle condizioni degli operai; in questo modo e con quelle azioni che noi tutti deploriamo e che il Governo intende assolutamente di impedire, si diffondono soltanto l'odio, il livore, la miseria. (*Vive approvazioni — Commenti*).

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

NICCOLINI. Io ringrazio l'onorevole sottosegretario di Stato delle notizie che mi ha dato, sia riguardo ai fatti avvenuti, sia riguardo ai provvedimenti presi dal Governo.

Io sono impressionato e addolorato delle condizioni della mia provincia e faccio voti che i provvedimenti del Governo portino non solo al ristabilimento dell'ordine pubblico, ma, come ha ben detto l'onorevole sottosegretario di Stato, anche alla pacificazione. Purtroppo in questo momento la mia fiducia non è pari al desiderio, perchè i telegrammi che io ricevo mi danno notizia che lo sciopero si va sempre più estendendo, cosicchè ha già preso una zona di oltre centomila ettari. (*Commenti*).

La fisionomia vera dell'agitazione che turba in questo momento la provincia di Ferrara non è data dalla maggiore o minore gravità dell'uno o dell'altro di quegli episodi che sono narrati dai giornali, ma dalla contemporaneità di fatti come questi: assoluto impedimento della libertà di lavoro, violenza contro le persone, invasioni di proprietà, assedio di fattorie, sequestro del direttore di una grande azienda, impedito rifornimento dell'acqua potabile. (*Commenti*) colluttazioni e ferimenti, fortunatamente non gravi a danno di operai, ma purtroppo gravissimi, fino al tentato oltraggio di evirazione, a danno di agenti di pubblica sicurezza... (*Commenti civissimi*).

DE BELLIS. Siamo in Affrica!

SANTINI. Cavalieri Galla!

NICCOLINI. A tutto questo si dà il nome di sciopero agrario. A me pare che si debba definire con parole molto più gravi... completa eliminazione dell'autorità della legge, insufficienza delle forze di cui finora dispone il Governo, assoluta padronanza delle leghe su metà della provincia di Ferrara. (*Commenti*).

Da dieci anni la provincia di Ferrara è in preda a scioperi agrari, che si sono ripetuti quasi senza interruzione. Ma in questi ultimi tempi questi scioperi hanno molto cambiato natura. Nel 1901 avevano carattere socialista ed erano determinati dal proposito di aumentare le mercedi. Oggi essi hanno carattere schiettamente sindacalista ed hanno per fine dichiarato di annullare l'esercizio del diritto di proprietà. (*Commenti*).

L'onorevole sottosegretario di Stato ha ricordato lo sciopero di Argenta, recentis-

simo, che è durato tre mesi: Non tutti sanno che in questo sciopero di Argenta, così grave e lungo, non si faceva questione di denaro. Non un soldo era in discussione, ma unicamente un principio. I capi dello sciopero non ne hanno mai fatto mistero.

Essi dicevano: giacchè non possiamo ancora proclamare l'abolizione del diritto di proprietà, noi vogliamo intanto impedirne l'uso. Non il proprietario... (*Commenti — Interruzione del deputato Giacomo Ferri — Rumori vivissimi*). ...non il proprietario, ma la Lega doveva esser giudice della scelta e dell'escomio dei contadini.

FERRI GIACOMO. I proprietari avevano mancato ai patti.

PRESIDENTE. Onorevole Ferri, non interrompa.

NICCOLINI. Ma io, o signori, non esprimo dei giudizi, faccio una constatazione di fatti ed una prova è che quello che si voleva dalle leghe in parte è stato ottenuto.

Lo sciopero d'Argenta comprendeva una piccola zona, quelli che oggi sono stati o stanno per essere dichiarati comprendono quasi metà della provincia di Ferrara. E sapete perchè questo grande sciopero? La prima pretesa, l'unica finora affacciata dai rappresentanti degli operai, non è l'aumento di mercede, ma l'abolizione di patti di compartecipazione ed in genere dei contratti annuali. Non più boari, non più mezzadri, non più terziari, non più affittuari; si è proclamato che tutti i contadini debbono essere uguali, il bovaro non deve essere che un servitore pagato a mese, i mezzadri, i terziari non debbono essere i conduttori dei fondi, tutti devono essere avventizi, tutti giornalieri.

Possono i proprietari accettare? E se i proprietari non accettano, non si miete. Ora, chi conosce la provincia di Ferrara e sa che è la provincia la più granifera d'Italia può benissimo calcolare che la mancanza di mietitura in quella provincia rappresenta dai 25 ai 30 milioni di perdita, nella sola zona dello sciopero attuale certamente non meno di 15 milioni.

PRESIDENTE. Ma è soddisfatto?

NICCOLINI. Permetta, onorevole Presidente. Non è questo solo: c'è di più, l'abbandono delle stalle, anzi adesso si è andati più in là, al sabotaggio agrario. Sapete in che consiste? Il boaro si chiude nella stalla e non permette a nessuno di entrare; fa consumare rapidamente alle bestie tutto il fieno messo da parte per l'inverno; quando il fieno sarà vuoto, allora potrà abbandonare

la stalla perchè sarà sicuro che nessuno potrà andare a dare da mangiare al bestiame!

Sciopero, sabotaggio, boicottaggio, ecco il programma apertamente professato dal movimento sindacalista che oggi domina quasi tutta la provincia di Ferrara, e che s'impone con mezzi che faranno maravigliare tutti voi ma specialmente i nostridue colleghi Santoliquido e Celli, perchè questi mezzi oggi a Ferrara si chiamano: chinino di Stato; chinino che non è somministrato con dei tubetti, ma con dei grossi bastoni.

Le ultime notizie dicono che nemmeno più i bastioni bastano, che vi sono altre armi; che vi sono dei feriti gravi. Così si compie nella provincia di Ferrara il primo esperimento del metodo dell'azione diretta applicato all'agricoltura. Io compio il mio dovere segnalandolo al Governo, perchè esso assuma, come ha mostrato di volere assumere, innanzi al Parlamento, tutta la responsabilità che gli spetta. Ed alla Camera dico di pensare che se il primo esperimento del sindacalismo agrario si compie nella provincia di Ferrara, nessuno sa, nessuno può prevedere dove si compirà l'esperimento completo e decisivo.

Io non sono pessimista, nè allarmista; io non prevedo per questo la fine del mondo, anzi ho fiducia nella forza di equilibrio delle leggi economiche; ma dico che lo sciopero agrario raccolto pendente costituisce un problema affatto speciale. Io dico che l'abolizione delle cointeressanze che sono state finora il desiderio più democratico, l'abolizione dei contratti annuali, che sono la base storica dell'agricoltura, costituiscono una gravissima questione. Senza contratti annuali non è possibile agricoltura intensiva, e senza agricoltura intensiva vi sarà abbandono di quelle bonifiche che sono un'opera di gloria e di redenzione della nostra patria. (*Bene!*)

Io ho sotto gli occhi l'esempio doloroso della mia provincia, dove è compromesso non solo l'ordine pubblico, che sarà in qualche modo ristabilito, ma è compromesso il progresso agricolo; ed io non posso che scongiurare Governo e Parlamento a provvedere in modo da salvaguardare non già gli interessi dell'una o dell'altra classe, ma la sorgente stessa della vita economica, la sorgente stessa di quel diritto che è la base dei nostri rapporti sociali. (*Vivissime approvazioni*).

PRESIDENTE. Viene ora l'interrogazione dall'onorevole Rota Attilio rivolta al ministro dei lavori pubblici « per sapere se

e quando intenda provvedere alla deficienza del personale nell'Ufficio del Genio civile di Bergamo».

Non essendo presente l'onorevole Rota, s'intende che abbia rinunciato alla sua interrogazione.

L'onorevole Ferri Giacomo interroga il ministro dell'interno « per sapere se e come intenda provvedere contro il prefetto di Benevento, che ha posto fuori della legge il comune di Montesarchio, il quale dopo quaranta giorni di commissario prefettizio e sei mesi di regio commissario, fu impedito dal prefetto di eleggersi la sua rappresentanza e fu invece sottoposto ad un nuovo commissario prefettizio, perpetrandosi così una enorme sopraffazione dal potere politico, che violentemente ed arbitrariamente ha tolta a quel comune la rappresentanza legittima e la funzione normale ».

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

FACTA, *sottosegretario di Stato per l'interno*. La causa delle agitazioni che si manifestarono nel comune di Montesarchio fu la scelta di una stazione di ferrovia d'interesse locale. Con decreto del 6 novembre il prefetto delegò un commissario prefettizio a quel comune. Fatta la proposta di scioglimento del comune stesso, il 17 dello stesso mese venne nominato un commissario che compì i tre mesi delle sue funzioni. Essendosi manifestata la necessità di prorogare il potere di questo commissario, venne prorogato di altri tre mesi, che sarebbero scaduti il 17 giugno.

Infatti il dì 11, prima che scadesse il termine, il prefetto ha fissato le elezioni comunali in quel comune. Ma essendo intanto venuta la nuova legge sulle modificazioni dei termini per la revisione e pubblicazione delle liste, credette opportuno il prefetto di ritardare di qualche giorno quelle elezioni per vedere se si potessero fare in base alla nuova legge che era stata promulgata, e così le elezioni vennero rinviate. Ma posso annunziare all'onorevole interrogante che già sono state fissate in applicazione della nuova legge.

Si tratta di un piccolo ritardo, il quale non merita i fulmini di cui l'onorevole Ferri ha gratificato il prefetto, nella sua interrogazione. Si tratta di una dilazione fatta appunto per regolarizzare la votazione del comune di Montesarchio, il quale, con le elezioni fatte in base alla legge attualmente vigente, avrà la sua naturale rappresentanza.

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

FERRI GIACOMO. Onorevoli colleghi. Nessuno di voi sarà discorde nel volere che in tutte le parti d'Italia la legge comune abbia il suo imperio. Nessuno di voi alla denuncia documentata che io faccio, che non teme smentita anche nei più minuti particolari, dissenterà da me nel reclamare provvedimenti energici.

Non è per un comune in mano a socialisti o repubblicani, non è in difesa dei partiti estremi ch'io insorgo, ma per una campagna giusta intrapresa sulle colonne di giornali fra i più conservatori. Il *Giornale d'Italia* informi. Ascoltatemi.

Montesarchio è il centro più importante della provincia di Benevento. Sorse colà, in causa della scelta del luogo per la nuova stazione della costruenda linea ferroviaria Cancellone-Benevento, una viva protesta della cittadinanza, seguita il 2 novembre 1906 dalle dimissioni in massa del Consiglio comunale. Fu un atto legittimo, che sta a dimostrare la completa e lodevole corrispondenza di pensieri e sentimenti fra eletti ed elettori, che sta a riprovare il velle interramento della rappresentanza comunale alle cose del Municipio.

Il prefetto, per provvedere al normale funzionamento dell'azienda, mandò un commissario prefettizio, il 5 novembre 1906, nella persona del signor Pasquale Cocchia. Pare evidente che questo funzionario non dovesse che occuparsi della ricomposizione dell'amministrazione, quando invece il 13 dicembre 1906 vien pubblicato il regio decreto che scioglie quell'amministrazione, che più non esisteva e viene sciolta non perchè il commissario prefettizio avesse riscontrate irregolarità amministrative, ma per ragioni di ordine pubblico.

E sentite, onorevoli colleghi, in che consisteva quest'ordine pubblico; in ciò, che tutti d'accordo i cittadini non volevano la stazione nella località prescelta; e che i consiglieri dimissionari, se rieletti, si sarebbero dimessi.

Dunque, non poteva esservi in luogo maggiore ordine se tutti erano dello stesso pensiero.

In ogni modo, dove i motivi che la legge espressamente disse di voler gravi?

Sciolta così l'amministrazione comunale si va avanti i tre mesi di legge, quando un nuovo decreto arriva che proroga ancora di altri tre mesi, e così si arriva al termine massimo

consentito dalla legge. Perchè tutto ciò? Nessuno lo dice... tutti sanno però che sono maneggi delle camarille locali, delle quali tutto si è fatto strumento.

Infatti si cominciano gli artifici e le intimidazioni compiute nella forma più volgare dal prefetto, che si serve dei reali carabinieri, ai quali emana ordini di diffide strane e vessatorie ai cittadini contrari alla consorzeria che egli rappresenta! Ho qui, a disposizione del Governo e della Camera, due verbali originali dei reali carabinieri a testimoniare come quel prefetto, degno compare dell'altro di Napoli, quando non trova un degno cooperatore elettorale come don Vittozzi, perseguita i sacerdoti che non si pronano a fargli da galoppino elettorale.

Passano così anche questi sei mesi, massimo termine stabilito dall'articolo 295 della legge, per la ricostituzione dell'amministrazione del comune.

Ecco che non essendo ancora pronto tutto il trucco elettorale che stanno imbastendo commissario e prefetto per conto della camarilla locale, si fissa la convocazione dei comizi per il 16 giugno; non si poteva farne a meno, perchè il 19 scadevano i sei mesi, nei quali, dice la legge, deve procedersi all'elezione. Ma poi il prefetto, con un atto che non ha ricordi negli spropositi amministrativi, con decreto 11 giugno, sospende *sine die* le elezioni; perchè?

Onorevoli colleghi, il pretesto è ridicolo, dallato giuridico; è una menzogna, dal lato morale.

Il perchè è questo: « Si sospende perchè avanti il Parlamento pende un disegno di legge che modifica l'epoca delle pubblicazioni delle liste elettorali, per il quale si arriverà a fare le elezioni sempre con le liste nuove ».

Un prefetto che di fronte all'articolo 295 che ordina le elezioni entro i sei mesi, che di fronte all'articolo 46 che impone che « le elezioni del Consiglio si fanno in qualunque periodo dell'anno unicamente dagli elettori iscritti nelle liste definitivamente approvate (son le parole della legge), va a sospendere le elezioni, a trasportarle fuori termine e a fingere di volere che votino altri che la legge sancita non volle, e cioè i nuovi elettori, e tutto ciò in omaggio ad un progetto di legge... è cosa che assumerebbe l'aspetto del ridicolo se non fosse codarda.

Il prefetto sapeva che le liste nuove erano regolarmente definitive; sapeva che gli elenchi definitivi erano stati pubblicati fin dal

30 maggio! Dunque nessun dubbio sotto alcun aspetto che non si potesse votare anche il 16 giugno con le nuove liste!!

Voi, onorevoli colleghi, avete visto come, fossero o non fossero pronte le nuove liste, le elezioni si dovevano esperire entro il 16 giugno, perchè se le nuove liste non erano definitive, si imponeva per legge la elezione con le vecchie liste; ma per di più avete visto anche il mendacio dell'artificioso pretesto, giacchè è indubitato che le nuove liste erano pienamente in vigore.

Ma la menzogna non basta!

Per avere mano libera noi vediamo che, « il regio commissario, che per legge resta in carica fino alla sostituzione del Consiglio » (sono parole della legge all'articolo 296 e del regio decreto di scioglimento), ad un tratto scompare e si trasforma in un commissario prefettizio!!

È il prefetto che così si sovrappone alla legge, al regio decreto, al commissario regio!!

Non si giustificano questi atti... la legge deve avere con tutti il suo vigore.

Così la cittadinanza di Montesarchio è posta fuori della legge, solo perchè nell'interesse del comune la sua rappresentanza fece un atto normale di protesta nelle forme legali, e d'uso. E quel comune, sopraffatto dalla camarilla che fa capo al prefetto, è privato della sua legittima rappresentanza ed arbitrariamente impedito di eleggerla; mentre il danaro del comune si sperpera in non dovute retribuzioni, mentre si acuiscono le passioni, gli odî brutali contro le autorità che si fanno iniquo strumento di persecuzioni, di violenze, di minacce ai danni del popolo ed a vantaggio dei feudatari che non sono di fatto aboliti.

I nostri prefetti sono garantiti, in questa loro carriera di arbitrii e di violenze, dall'articolo 8 della legge, che la Francia pure aveva, ma che volle abolito, perchè tutti rispondessero delle azioni loro di fronte alla giustizia del proprio paese.

Voi del Governo li coprite e fate male, un gran male; voi non vi accorgete che questi brigantaggi politici, che pare non abbiate nè forza nè volontà di perseguire, denunziati da noi inesorabilmente dalla tribuna parlamentare, trovano, per virtù della stampa, alleata forte e poderosa, tale una eco nel paese tutto, che rinvigorisce, rincuora, incoraggia alla resistenza, contro l'arbitrio.

Quelle popolazioni vogliono l'abolizione dei feudatari e dei loro protettori alti e

bassi, vogliono instaurare una vita di eguaglianza e di giustizia.

PRESIDENTE. L'interrogazione che rimane ancora nell'ordine del giorno, essendo trascorsi già i quaranta minuti, è rimandata alla seduta di domani.

Discussione del disegno di legge per modificazioni ed aggiunte alla legge sulle Calabrie.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni ed aggiunte alla legge 25 giugno 1906, n. 255, concernente provvedimenti a favore della Calabria ».

Prego l'onorevole segretario di dar lettura del disegno di legge.

PAVIA, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 774-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. (*Pausa*).

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

Passiamo alla discussione degli articoli.

Art. 1.

Le disposizioni contenute nella legge 25 giugno 1906, n. 255, a favore dei comuni indicati nell'elenco annesso alla legge stessa, compresi l'esonero dalle imposte e sovrimposte ed il rimborso del tesoro, di cui all'articolo 3, sono estese a tutti i comuni delle tre provincie di Catanzaro, Cosenza e Reggio Calabria.

All'esonero sarà provveduto mediante sgravi e rimborsi con le norme delle disposizioni vigenti.

Pendenti le pratiche di rimborso delle imposte e sovrimposte relative alle ultime due rate del 1905 e alle rate del 1906, verrà sospesa la riscossione delle rate del 1907 delle imposte e sovrimposte sui terreni e sui fabbricati che nel frattempo verranno a scadere nei comuni non compresi nell'elenco suddetto.

Il tesoro dello Stato è autorizzato ad accordare, dietro richiesta, alle provincie e ai comuni interessati anticipazioni provvisorie sulle quote di sovrimposta sospese, da compensarsi con i rimborsi che il tesoro dovrà fare agli enti medesimi.

Non appena resi esecutori gli sgravi, verrà revocata la sospensione.

(*È approvato*).

Art. 2.

Le domande per la revisione straordinaria dei redditi incerti e variabili di categoria B e C, soggetti all'imposta di ricchezza mobile, agli effetti del 1906, di cui all'articolo 4 della citata legge, sono ammissibili per i contribuenti dei comuni non compresi nell'elenco sopraindicato fino al trentesimo giorno dopo la pubblicazione della presente legge.

Le domande per gli sgravi e le revisioni parziali dei redditi dei fabbricati, di cui all'articolo 5 della legge stessa, dovranno essere presentate entro tre mesi dalla detta pubblicazione.

(*È approvato*).

Art. 3.

A cominciare dal 1° gennaio 1907, per tutti i comuni della Calabria, le sovrimposte comunali e provinciali sull'imponibile dei fabbricati, sgravato in causa del terremoto e non compensato con imponibile nuovo, comunque derivante, staranno a carico del tesoro.

L'ammontare dei rimborsi per il 1907 verrà dal tesoro pagato alle provincie ed ai comuni e andrà a diffalco della parte di sovrimposta da ripartire a carico dei contribuenti nei ruoli fabbricati 1908, o nei ruoli speciali da pubblicarsi nell'anno in corso.

Quando per effetto delle disposizioni del presente articolo rimanga insoddisfatta una quota della complessiva sovrimposta vincolata alla Cassa dei depositi e prestiti o alla Sezione autonoma di credito comunale e provinciale in garanzia di prestiti, il tesoro verserà direttamente la quota stessa agli istituti suddetti.

(*È approvato*).

Art. 4.

Pel pagamento delle sovrimposte ai comuni ed alle provincie, di cui all'articolo 3 della presente legge, si provvederà con apposito stanziamento nel bilancio passivo del Ministero del tesoro

(*È approvato*).

Art. 5.

I crediti della Cassa depositi e prestiti e della sezione autonoma di credito comunale e provinciale, per quote già in tolleranza a tutto il 1906, e per relativi interessi scaduti in ordine a delegazioni sulla imposta fondiaria rilasciata a garanzia di

prestiti concessi a provincie e comuni, sono dichiarati esigibili agli effetti dell'articolo 1287 del codice civile.

I crediti stessi possono, in quanto occorra, ridursi o estinguersi anche con tratte tenute su quelli che gli enti mutuatari abbiano verso il tesoro, in dipendenza dello articolo 3 della legge 25 giugno 1906, n. 255, e dell'articolo 3 della presente legge.

(È approvato).

Viene ora un articolo 6 (aggiuntivo) concordato fra Governo e Commissione.

Ne do lettura:

« Le disposizioni dell'articolo 5 della legge 24 marzo 1907, n. 116, sono applicabili ai comuni delle Calabrie e della Basilicata, anche per la effettiva diminuzione dei proventi, determinata dall'applicazione delle disposizioni sui tributi locali, contenute nelle leggi 31 marzo 1904, n. 140, e 25 giugno 1906, n. 255 ».

(È approvato).

Da ultimo l'onorevole De Seta propone il seguente articolo aggiuntivo:

« A modificazione dell'articolo 80 della legge 25 giugno 1906, n. 255, il maggior sussidio di lire 1,500 alla scuola d'intaglio e di disegno applicato alle arti di Fuscaldo è elevato a lire 4,000 da prelevarsi sui fondi autorizzati con l'articolo 79 della detta legge ».

L'onorevole De Seta ha facoltà di parlare.

DE SETA. Non mi intratterrò a dimostrare l'opportunità dell'articolo aggiuntivo, poichè tanto il ministro delle finanze, quanto quello dell'agricoltura ed il relatore, vi consentono interamente, salvo una modificazione di forma.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LACAVA, *ministro delle finanze*. Dichiaro di accettare l'articolo aggiuntivo dell'onorevole De Seta, tanto più che esso si trova già nella legge per la Calabria.

Giacchè ho la facoltà di parlare, prego la Commissione di volere nell'articolo 2, già approvato, sostituire al richiamo dell'« articolo 3 » quello dell'« articolo 5 ».

PRESIDENTE. L'onorevole relatore, acconsente?

CHIMIRRI, *relatore*. Perfettamente.

La Commissione accetta l'articolo aggiuntivo dell'onorevole De Seta, ma purchè vi si premettano le parole: « fermi restando i contributi e i sussidi assegnati con l'articolo 80 della legge 25 giugno 1906 » il resto come segue.

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura industria e commercio*. Dichiaro di accettare l'emendamento.

CHIMIRRI, *relatore*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CHIMIRRI, *relatore*. In occasione di questo articolo, rivolgo una viva raccomandazione all'onorevole ministro di agricoltura. Egli ha inviato a Catanzaro un egregio professore per studiare e curare l'impianto di un setificio nell'Istituto delle Stalle. Il professore, egregia persona e molto pratica, è tornato entusiasta delle condizioni promettenti che egli ha riscontrato in quell'Istituto, ed ha compilato i piani per l'impianto del setificio e della scuola di tintura. Sono sicuro che l'onorevole ministro affretterà l'approvazione dei progetti destinati a ravvivare un'industria, che ha antiche e gloriose tradizioni in Catanzaro.

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

COCCO-ORTU, *ministro di agricoltura, industria e commercio*. Appena ebbi modo di curare l'esecuzione della legge per le Calabrie, provvidi perchè fosse affrettato l'impianto e la sistemazione delle scuole, tra le quali quella a cui accenna l'onorevole Chimirri. Egli quindi non può dubitare che io non prosegua con lo stesso zelo affinchè possano al più presto aprirsi e dare i risultati, che tutti desideriamo.

PRESIDENTE. Non essendovi altre osservazioni, pongo a partito l'articolo aggiuntivo proposto dall'onorevole De Seta, accettato dal Governo e dalla Commissione.

(È approvato).

Anche questo disegno di legge sarà votato più tardi a scrutinio segreto.

Presentazione d'una relazione.

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

MARGHIERI. Mi onoro di presentare alla Camera la relazione al disegno di legge modificato dal Senato per concessione di una pensione alla vedova del professore Giovanni Rossi.

PRESIDENTE. Questa relazione sarà stampata e distribuita agli onorevoli deputati.

Approvazione del disegno di legge pel congedo provvisorio agli ufficiali di marina.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca: Discussione del disegno di legge: « Istituzione della posizione di congedo provvisorio per gli ufficiali dei corpi militari della regia marina ».

Prego di dar lettura del disegno di legge.

PAVIA, segretario, legge (Vedi Stampato, n. 764-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta. (Pausa). Se nessuno chiede di parlare, non essendovi oratori inseriti, passeremo alla discussione degli articoli.

(Sono approvati senza discussione i cinque articoli del disegno di legge).

Art. 1.

È istituita per gli ufficiali dei Corpi militari della regia marina la posizione di congedo provvisorio.

Essa è quella dell'ufficiale collocato definitivamente fuori dei quadri e sprovvisto d'impiego, in attesa di raggiungere il limite minimo delle condizioni richieste dalle leggi vigenti per il collocamento in posizione ausiliaria od a riposo.

Sono collocati in congedo provvisorio, in attesa del collocamento in posizione ausiliaria, gli ufficiali di qualunque grado che, definitivamente esclusi dall'avanzamento, conservino tuttavia l'attitudine ad alcuno dei servizi indicati nell'articolo 5 della legge 29 gennaio 1885, n. 2897.

Sono collocati in congedo provvisorio, in attesa del collocamento a riposo, gli ufficiali di qualunque grado che, definitivamente esclusi dall'avanzamento, non conservino l'attitudine suddetta e quelli che, a giudizio della competente Commissione di avanzamento, non sono più idonei a coprire gli uffici del proprio grado.

Il collocamento nella posizione di congedo provvisorio ha luogo di autorità per decreto reale.

Art. 2.

Lo stipendio per gli ufficiali in congedo provvisorio è ridotto a 3/5 e per essi è soppressa l'indennità d'arma.

Art. 3.

A tutti gli effetti delle leggi sulle pensioni (testo unico approvato con regio decreto 21 febbraio 1895, n. 70) il tempo trascorso nella posizione di congedo provvisorio

è equiparato al tempo trascorso nella posizione di aspettativa per riduzione di Corpo. La stessa equiparazione ha luogo per il computo dell'anzianità di grado.

Art. 4.

Gli ufficiali in congedo provvisorio fanno parte della riserva navale.

Quelli che sono collocati in congedo provvisorio in attesa del collocamento in posizione ausiliaria, hanno diritto a percepire l'assegno stabilito per gli ufficiali del proprio grado in quella posizione, fino a quando continueranno a conservare l'attitudine ai servizi stabiliti dalla legge 29 gennaio 1885, n. 2897.

Art. 5.

La presente legge andrà in vigore dal 1° luglio 1907.

Anche questo disegno di legge sarà votato più tardi a scrutinio segreto.

Approvazione del disegno di legge pei farmacisti di marina.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora: Discussione del disegno di legge: « Ruolo organico dei farmacisti della regia marina ».

Prego dar lettura del disegno di legge.

VISOCCHI, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 765-A).

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale su questo disegno di legge che è composto di un solo articolo:

Articolo unico.

Il ruolo organico del personale dei farmacisti della regia marina è stabilito in conformità della tabella seguente:

1	farmacista direttore di 1ª classe	L. 5,000
4	farmacisti direttori di 2ª id.	> 4,000
2	id. di 1ª classe	> 3,500
7	id. di 2ª id.	> 2,500
14		

Se nessuno chiede di parlare, procederemo più tardi alla votazione segreta di questo disegno di legge.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GORIO.

Discussione del disegno di legge per le capitanerie di porto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca ora: Discussione del disegno di legge: « Organici del personale delle capitanerie di

porto - Modificazioni ai ruoli della bassa forza portuale ed al ruolo del personale dell'amministrazione centrale ».

Prego di dar lettura del disegno di legge.

VISOCCHI, segretario, legge: (Vedi *Stam-pato* n. 766-A).

PRESIDENTE. La discussione generale è aperta intorno a questo disegno di legge ed ha facoltà di parlare l'onorevole De Felice-Giuffrida.

DE FELICE GIUFFRIDA. Onorevoli colleghi, questo disegno di legge viene in discussione, potrei dire quasi per sollecitazioni fatte dai deputati di Catania. Io ho anzi qui una lettera della Camera di Catania, in cui è scritto:

« Questa Camera di commercio, con sua lettera del 25 aprile 1905 si rivolse a Sua Eccellenza il ministro della marina lamentando la deficienza del personale presso questa capitaneria di porto e il Ministero predetto rispondeva in data 7 giugno detto anno promettendo di contentare i legittimi desideri di questa Camera sia assegnandovi qualche impiegato d'ordine, sia tenendo presente il porto di Catania in questa circostanza di una ulteriore revisione della tabella di ripartizione del personale amministrativo fra le varie capitanerie ed uffici di porto ».

Finalmente siamo riusciti a condurre in porto, come si direbbe, questo disegno di legge. Se non che, quando il disegno di legge è arrivato in porto, rileviamo che la merce non corrisponde alla polizza di carico. Infatti, dopo che l'onorevole ministro, con quella sollecitudine degli interessi marittimi che l'ha sempre distinto, scriveva alla Camera di commercio di Catania che avrebbe soddisfatto i legittimi desideri del commercio catanese con la presentazione di questo disegno di legge, vediamo che il personale che viene aumentato in diverse capitanerie che hanno raggiunto progressi meno rilevanti di quello di Catania, non viene aumentato per la capitaneria di Catania. Anzi si è rilevato un fatto più grave: che il numero degli impiegati della capitaneria di Catania è stato diminuito di uno.

Lo sviluppo del commercio nel porto di Catania è stato così rilevante, che basta enunciare alcune cifre perchè la Camera sia persuasa che la richiesta in suo nome fatta è più che legittima. Mentre le entrate doganali, nel 1897, non ammontavano che a lire 3,131,436, nel 1903-904 arrivarono a lire 7,250,669.89. L'aumento continuò nel 1904, giungendo a 7,524,569.56; e tale aumento

continua ancora da notizie che abbiamo, ma che ancora le statistiche non precisano.

Il numero degli impiegati delle capitanerie di porto è stato aumentato di 23 e i nuovi funzionari sono stati distribuiti alle capitanerie di porto di Livorno, Civitavecchia, Bari, Ancona, Genova, Messina, Trapani, Palermo e qualche altra città che non ricordo.

Ora, se noi mettiamo in confronto il progresso degli affari nei vari porti che hanno avuto il beneficio, non contestabile, dell'aumento dei loro impiegati, coi progressi ottenuti nello sviluppo del commercio del porto di Catania, dovremo persuaderci che al porto di Catania l'onorevole ministro avrebbe dovuto provvedere assai prima, che non abbia fatto verso i porti che ora godono del beneficio dell'aumento del personale.

Infatti, la capitaneria del porto di Livorno, che aveva 13 impiegati e che sono stati aumentati a 15, ha un movimento d'imbarco di 246,758 tonnellate nel 1900, che arrivano a 261,760 nel 1904; mentre Catania nello stesso periodo di tempo ha un movimento d'imbarco che varia da 284,385 tonnellate a 297,631 tonnellate.

È vero che l'imbarco non corrisponde allo sbarco; ma io faccio notare all'onorevole ministro, alla Commissione ed alla Camera, che i bisogni i quali si manifestano mediante l'esportazione, per quelle regioni dove il commercio di esportazione è prevalente, debbono essere tenuti più in considerazione di tutti gli altri bisogni: giacchè è proprio l'esportazione che bisogna favorire, perchè essa denota l'incremento industriale della città e mostra come l'incremento del porto di Catania vada di anno in anno assumendo proporzioni maggiori.

Infatti per il movimento di navi, di bastimenti arrivati e partiti, il porto di Livorno presenta la cifra di 8183 e quello di Catania di poco inferiore, 7263. Eppure il porto di Livorno vede aumentare il personale della propria capitaneria da 13 a 15; mentre quello di Catania lo vede diminuire da 11 a 10, malgrado la promessa solennemente fatta dall'onorevole ministro della marina.

Il porto di Civitavecchia, per esempio, che ha un movimento d'imbarco di 70,000 tonnellate appena, vede aumentare il proprio personale della capitaneria di porto da 5 a 7 impiegati; Bari, che da 52,000 tonnellate nel 1900 arriva a 75 mila d'imbarco nel 1905, vede portare il personale della propria

capitaneria da 8 a 11 impiegati; Ancona lo vede aumentato da 5 a 7, e anche Messina, con grande piacere di chi parla, ha veduto portare il personale della sua capitaneria da 9 a 12: con grande piacere, ripeto; ma anche con grande dispiacere, perchè non vidi nella stessa misura aumentare il personale della capitaneria del porto di Catania.

Così Palermo vede aumentare questo personale da 11 a 14 impiegati, mentre il movimento dei bastimenti in arrivo e in partenza in quel porto è inferiore a quello di Catania.

Le cifre sono così evidenti che non occorrono altre ragioni per essere certi che il ministro vorrà rendere giustizia alla capitaneria nel cui interesse io parlo.

Io credo anzi che debba esserci stato un errore di fatto. L'errore è così evidente che io non posso ammettere che l'onorevole ministro con un disegno di legge che mira a soddisfare i bisogni marittimi dei principali porti d'Italia, abbia voluto commettere una ingiustizia. Non lo credo. Come persona non l'avrebbe fatto, come ministro non crederrebbe utile di farlo.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Siamo d'accordo; se mi lascia parlare.

DE FELICE GIUFFRIDA. Allora non dirò altro, perchè vedo bene che le cifre danno ragione a me; e se ella trova modo di dimostrare che i bisogni del porto di Catania possono essere soddisfatti, io la ringrazio fino da questo momento.

Ma, mentre sono a parlare, debbo aggiungere una osservazione in seguito ad una dichiarazione, che si legge nella relazione della Giunta del bilancio.

Ecco la dichiarazione:

« Vari membri della Giunta esprimono in proposito che, pure rispettando i diritti acquisiti dagli attuali funzionari, d'ora innanzi i comandi e le altre alte elevate cariche delle capitanerie di porto vengano, come in Inghilterra ed in altri paesi, affidati ad ufficiali dello stato maggiore generale della regia marina in posizione ausiliaria ».

SANTINI, *relatore*. La Camera non c'entra niente; è roba mia!

DE FELICE GIUFFRIDA. C'entra, in quanto la mia raccomandazione è rivolta al Governo e alla Camera. La Camera comprende che questa è una minaccia che ha impressionato tutti i funzionari delle capitanerie di porto.

Mentre dai vari ministri si presentano alla Camera progetti di riorganizzazione de-

gli organici dei propr. Ministeri per aiutare lo svolgimento della carriera del personale; e mentre da tutti si mira allo svecchiamento degli uffici, la proposta, pure con termini così riservati, contenuta nella relazione della Commissione del bilancio è sembrata una minaccia a tutto il personale delle capitanerie, perchè sembra mirante a contendere il passo a quelli che hanno prestatosi degni servizi di conseguire i gradi più elevati che sarebbero occupati da chi ha adempiuto il proprio dovere e che appunto perciò sono collocati in posizione ausiliaria.

Ora, se noi mettiamo questo personale alla testa delle capitanerie di porto, alla direzione del movimento dei porti, lo svecchiamento che noi chiediamo perchè tutti gli uffici rispondano ai bisogni nuovi del paese, si risolverà nel senso opposto.

Io quindi mi auguro che l'onorevole relatore, il quale deve essere stato l'autore di questa raccomandazione...

SANTINI, *relatore*. L'ho già detto!

DE FELICE GIUFFRIDA... voglia ricredersi ed assicurare il personale che non corre alcun pericolo.

PRESIDENTE. L'onorevole ministro ha facoltà di parlare.

MIRABELLO, *ministro della marina*. L'onorevole De Felice ha voluto dimostrare che il porto di Catania è in condizioni di continuo incremento e perciò ha bisogno di aumento piuttosto che di diminuzione di impiegati di porto.

Egli, esaminando la tabella annessa al disegno di legge ora in discussione, ebbe ragione di preoccuparsi della diminuzione del numero di impiegati assegnati a Catania che da undici sarebbe sceso a dieci.

A questo proposito debbo subito dichiarare alla Camera che il valore di questa tabella è puramente dimostrativo. Colla tabella suddetta non si è inteso di determinare la distribuzione degli ufficiali ed applicati di ciascun porto fino da ora. Il numero degli impiegati, poi, delle capitanerie può variare a seconda dei bisogni e questi bisogni possono variare di tempo in tempo per ragioni diverse; per esempio, apertura di nuovi tronchi ferroviari, creazione di nuove industrie specialmente minerarie o di cantieri navali, spostamenti di correnti commerciali ed emigratorie, ecc.

Inoltre debbo aggiungere all'onorevole De Felice che questa tabella non contempla i 40 commessi delle capitanerie di porto, i quali saranno distribuiti nei vari compartimenti del Regno; ed il servizio di que-

sti commessi di porto, qualcuno dei quali potrà essere destinato a Catania, supplirà anche, nel caso, alla diminuzione nel numero degli impiegati. Ma se la Direzione generale della marina mercantile giudicherà non sufficienti i commessi per il servizio di qualche porto, vi assegnerà altro impiegato d'ordine superiore.

E poichè l'onorevole De Felice ha fatto il raffronto tra il porto di Catania e quelli di Palermo, Genova, Napoli e Messina, mi permetterà di fargli osservare che questi ultimi, essendo porti ove sempre maggiori si fanno le esigenze per i servizi dell'emigrazione, richiedono maggior numero di ufficiali ed applicati di porto; quindi il confronto fra il quantitativo delle merci sbarcate a Catania e quelle sbarcate a Palermo, non serve alla tesi che egli voleva dimostrare.

D'altronde si rassicuri, onorevole De Felice; ella ha, come suol dirsi, sfondata una porta aperta, perchè, per quanto mi riguarda come ministro, non venni meno alle promesse da me fatte sia alla Camera di commercio di Catania, sia alle altre che mi avessero scritto in proposito.

In quanto alla seconda parte della relazione, poichè ho preso atto delle proposte espresse dall'onorevole relatore, a nome anche di alcuni membri della Giunta, dirò che, pur rispettando i diritti acquisiti e l'organico stesso delle capitanerie di porto attuali, mantengo la mia opinione che fu fatta nota alla Camera, quando presentai nel 1904 il disegno di legge che però concerneva soltanto quattro piazze marittime dello Stato.

Esprimevo allora il mio intendimento di destinare a queste capitanerie ufficiali superiori in posizione ausiliaria perchè, oltre alle mansioni di indole commerciale, esistono, nel servizio di quelle capitanerie, mansioni di carattere esclusivamente militare.

Non per tenacità fuori luogo, ma in virtù di un sincero convincimento, mantengo, lo ripeto, la mia opinione in tale questione, ed amo dichiarare alla Camera che, se ritirai quel disegno di legge, non vi fui spinto da alcuno, ma soltanto dal fatto che in quell'epoca esisteva, come esiste tuttora, molto lavoro dinanzi al Parlamento; e questo lo sa anche l'onorevole Pantano, del quale avevo allora il piacere di essere collega nel Gabinetto.

Dopo questa dichiarazione credo di avere esaurito quanto riguarda i capitani di

porto, anche per ciò che ne scrive l'onorevole relatore della Giunta del bilancio.

E poichè ho facoltà di parlare, dirò brevemente circa i medici di porto.

L'onorevole Santini avrebbe espresso il proposito, anche a nome di alcuni membri della Giunta, che questi medici dipendessero dalla marina e fossero tratti dal Corpo sanitario marittimo tra gli ufficiali in posizione ausiliaria.

Debbo anzitutto ricordare che fino al 1894 questo personale dipendeva dalla marina, ma poi passò al Ministero dell'interno e trovò ora alla dipendenza dei prefetti del Regno, perchè con la legge del 1893 furono istituiti i medici provinciali, e la competenza dei servizi sanitari fu concentrata nelle prefetture. Allora furono anche stabilite le norme di ammissione e fu fatto un organico per cotesti medici di porto.

L'onorevole Santini vorrà quindi permettermi un certo riserbo nella risposta, perchè non potrei domandare che si cambiasse l'organico di un altro Ministero.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Se l'onorevole ministro ricorda, ciò che io gli dirò ora non è che quello che già ebbi occasione di esprimergli sotto forma di invito, e prendendo atto, altra volta, delle dichiarazioni da lui fatte. Io esprimo il mio compiacimento per la presentazione di questo progetto di legge, che provvede ad un servizio riconosciuto insufficiente. E me ne compiaccio specialmente per quello che riguarda i provvedimenti presi per la capitaneria del porto di Genova, in quanto, nel complesso, se ne è aumentato il personale.

La mia attenzione era stata richiamata sulla insufficienza di quel personale, e mi si era raccomandato che in occasione del bilancio, od in altra occasione propizia, facessi presente la cosa all'onorevole ministro. Poichè l'onorevole ministro, così opportunamente, mi ha prevenuto, non ho che a constatare la cosa e a muovergliene lode. Mi sarei trovato quasi in apprensione per quello che si trova nella relazione pregevole del collega Santini, perchè questo intervento, sotto forma di raccomandazione fatta dalla Giunta generale del bilancio, in ordine ai posti da darsi agli ufficiali di stato maggiore, aveva arrecato qualche timore nel personale dei porti.

Vedo però che tali timori sono fuori di luogo, perchè con la raccomandazione nulla si pregiudica, nè sono offesi i diritti di co-

loro che attualmente sono in organico. D'altra parte le considerazioni espresse dall'onorevole ministro e i casi eccezionali in cui si applicherebbe questa speciale disposizione, se accolta, la giustificano.

E faccio un'ultima raccomandazione. Vi sono di questi uffici, non so se dica bene, perchè non posso intendermi di tutto e parlare di tutto senza entrare in qualche inesattezza, vi sono delle delegazioni di porto a cui è designato un personale inadatto, insufficiente. Io ho potuto riscontrare nella nostra Liguria, che in certi uffici, che si chiamano delegazioni di porto, vi è della gente che non si sa che cosa rappresenti, dicono che siano consegnati là perchè lo stipendio è minimo, e nessuno che potrebbe avere almeno la vernice per coprire questi posti, vi concorre, perchè non vi è sufficiente alimento, ed un corrispettivo, non dirò congruo, ma che è anzi irrisorio. In taluni di questi porti capitano alle volte visite di navi straniere, e questi delegati debbono investirsi della loro autorità, direi così, debbono rappresentarla, debbono assumere funzioni che hanno una certa importanza, e vedervi delle persone disadatte, che capiscono poco o niente, che sono messe là a rappresentare una vera specie di anacronismo, una cosa proprio anormale.

Richiamo su questo l'attenzione dell'onorevole ministro, nel senso che anche queste delegazioni dei porti siano coperte da funzionari corrispondenti meglio alle mansioni che loro sono affidate. Non ho altro da dire.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pantano.

PANTANO. Mi limito a fare qualche osservazione. Qui si provvede al ruolo organico del personale amministrativo delle capitanerie di porto e l'onorevole ministro ritiene, per la conoscenza che ha della materia, che il numero del personale, come già è regolato, sarà sufficiente per i vari servizi del regno ed ha dato affidamento all'onorevole De Felice ed a tutti gli altri colleghi che hanno interessi speciali dei centri marittimi, che il nuovo organico lasci l'elasticità necessaria per tutte le provvidenze che sono richieste dall'industria e dal commercio.

Contemporaneamente è stata sollevata un'altra questione che non è insita nel disegno di legge, ma della quale, essendosene parlato nella relazione, l'onorevole ministro ha preso occasione per ricordare giustamente che egli era stato iniziatore di un progetto che destinava a quattro delle

maggiori capitanerie del regno degli ufficiali provenienti dallo stato maggiore della marina militare, in posizione ausiliaria; progetto sul quale si mostrò sin d'allora molto benevolo l'attuale relatore, e contro il quale io ebbi a parlare in questa Camera, e che fu poi ritirato.

Ma poichè tale questione è stata incidentalmente sollevata, mi permetta l'onorevole ministro di fare qualche osservazione. Innanzi al problema marittimo italiano, che ci affatica, e con la legge sui porti e con la legge sui servizi marittimi che dà tanto da fare al ministro delle poste e con l'economia dei raccordi ferroviari, e in genere con tutto quanto ha attinenza con le rinviate correnti commerciali che affaticano e riempiono in pari tempo di legittime speranze il paese, il compito del personale che deve presiedere nei porti al traffico italiano di esportazione e di importazione, assume una importanza sempre maggiore e con aspetti sempre nuovi.

Noi non possiamo più contentarci del reclutamento fatto come per il passato che non ci dava affidamento di quelle cognizioni commerciali e di tutte quelle altre nozioni che sono oggi indispensabili al personale per poter degnamente rispondere ai bisogni della vita moderna.

Imperocchè oggi attraverso ai porti e alle dogane passa, direi quasi, e si avviva tutta la vita economica del paese. Io ricordo il famoso telegramma del direttore generale della dogana francese quando fu attuata la nuova tariffa protezionista, per ricordare agli ufficiali di porto e di dogana che il nuovo orientamento della politica economica francese, se portava in sé una ragione di difesa per la produzione nazionale, non intendeva per ciò di ostacolare le libere correnti del commercio con gli altri paesi e quindi era affidato soprattutto al tatto e al patriottismo del personale dei porti e delle dogane il far sì che l'applicazione razionale ma prudente della legge, nei complessi e delicati congegni portuali, pur salvaguardando gli interessi della finanza, non pregiudicasse le vive correnti degli scambi internazionali. Ora, di fronte all'incalzare dei tempi e dei bisogni nuovi, noi ci troviamo con una parte del nostro personale insufficientemente preparato a coadiuvare quello doganale nel compito suo, perchè reclutato in tempi in cui questi studi e queste preparazioni non erano reputati necessari. Ora, di fronte a ciò, noi dobbiamo all'onorevole ministro formulare un voto, che

si procuri, cioè, per quanto si attiene al servizio commerciale dei porti militari, di meglio armonizzare, se occorre, la duplice esigenza militare e marinaresca alla quale oggi, nelle grandi stazioni marittime, accanto agli ufficiali di porto che hanno la responsabilità del movimento commerciale, provvedono i rappresentanti diretti della difesa militare del paese.

Ma non confondiamo le due mansioni e provvediamo invece ad un reclutamento migliore che risponda alle esigenze della vita moderna, ed evitiamo di precludere la via alle alte cariche a quel personale, pregiudicandone, sia pure in ristretta misura, la carriera. Ognuno comprende come questo personale verrebbe ad essere demoralizzato e quindi anche paralizzato in ogni suo slancio nel compimento del proprio dovere.

Per questa parte debbo aggiungere che comprendo anche io come ai servizi dei porti possano arrivare ufficiali che prima hanno prestato onorati servizi al paese nella marina militare, ma in giovane età, così che possano gradatamente progredire e adattarsi al nuovo compito; la qual cosa non può dirsi dei vecchi, ufficiali che arriverebbero proprio nell'ora della stanchezza, ciò che non sarebbe vantaggioso per la tutela e l'incremento di un servizio di così alta e delicata importanza. E non voglio qui ripetere quello che troppe volte è stato lamentato: il fatto cioè che spesse volte l'amministrazione italiana è stata perturbata dall'assegnazione di delicate funzioni a coloro che resero grandi servizi alla patria, ma inadatti a servizi che richiedono abilità tecniche ed attività non comune in chi vi partecipa. Ad ogni modo, poichè nulla è pregiudicato in questa legge, io spero che l'onorevole ministro vorrà tener conto delle varie osservazioni e delle vive raccomandazioni che gli furono fatte altra volta, e che si sono ripetute oggi su questo argomento, affinchè voglia tenerle presenti nei futuri provvedimenti che sarà per adottare. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare, onorevole Bianchi Emilio?

BIANCHI EMILIO. Mi unisco alle considerazioni dell'onorevole Pantano perchè le disposizioni di questa legge nulla abbiano a pregiudicare in ordine a provvedimenti futuri. Io, per esempio, non credo si debba troncargli la carriera degli ufficiali di porto togliendo loro la possibilità di raggiungere i gradi superiori. Il personale delle capitanerie avrebbe diritto di lagnarsi se

un simile provvedimento fosse adottato dalla Camera. Io ho grande affetto ed ammirazione per gli ufficiali dello stato maggiore della marina, ma non credo che si debbano loro conferire posti anche in una carriera che è necessariamente diversa per la natura delle attribuzioni e per gli studi e per la preparazione che richiede. Quindi mi associo alle considerazioni esposte dall'onorevole Pantano e dico anche io che la questione non può e non deve essere pregiudicata. (*Benissimo!*)

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole relatore.

SANTINI, *relatore*. Io, invero, non credeva di dover prendere a parlare, perchè non mi sembrava che il disegno di legge impegnasse così ampia discussione da reclamare il doveroso intervento del relatore. Ma, poichè molti oratori hanno interloqu岸to, ed io tutti li ringrazio della compiacenza di aver letta la mia modesta relazione, consenta la Camera che io a cadauno brevemente risponda.

All'onorevole De Felice, per la parte che concerne il porto di Catania, parmi abbia risposto, circa la deficienza del personale di porto, l'onorevole ministro, dandogli un affidamento, che sicuramente l'avrà tranquillato.

Osservo, però, all'onorevole De Felice che la presentazione di questo disegno di legge non è stata determinata da sollecitazioni dei deputati di Catania, e ciò fa loro onore. Alla Giunta del bilancio, posso asserirlo, nessuna sollecitazione è pervenuta. Io credo che il disegno di legge sia stato ispirato al ministro da necessità di servizio.

Intanto, vivamente mi compiaccio delle cifre esposte dall'onorevole De Felice, relative allo sviluppo commerciale del porto di Catania. Quanti siamo italiani non possiamo che allietarci che una città tanto patriottica della benemerita Sicilia assurga ad altezze commerciali sempre maggiori.

Quanto al numero degli impiegati di porto, io credo che l'onorevole De Felice avrebbe dovuto rivolgersi al ministro delle finanze, perchè le operazioni degli scambi commerciali sono di competenza del ministro delle finanze, e non del ministro della marina. Alla deficienza, quindi, del personale deve provvedere il ministro delle finanze. Ad ogni modo, il ministro della marina ha fornito esaurienti spiegazioni in proposito, ed io me ne compiaccio.

L'onorevole De Felice ha pure accennato ai commessi di porto. Io, per vero, quando

presentai alla Giunta del bilancio la mia relazione, aggiunti una nota, per lamentare che i commessi di porto non fossero compresi nell'attuale disegno di legge. Mi pare, però, che il ministro della marina abbia detto che anche a questi egregi impiegati provvederà. Ma la Giunta generale del bilancio mi invitò a cancellarla, ed io dovetti annuire, perchè non potevo mettere parola, che non fosse concordata. Però aggiungo anch'io la mia modesta parola per pregare il ministro che voglia provvedere, come sono sicuro provvederà, alla sorte dei commessi che in questo disegno di legge sono trascurati.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Non sono trascurati! Solamente non sono nominati!

SANTINI, *relatore*. Adesso vengo, brevemente, alla veramente *voxata quaestio* degli alti comandi di porto: questione, la quale ha richiamato l'attenzione di vari colleghi, cioè degli onorevoli De Felice-Giuffrida, Cavnagnari, Pantano e Bianchi Emilio.

Io debbo reclamare per me la colpa di aver provocato questa insurrezione, veramente numerosa, osservando non esserci collega della Camera, che mi onori della sua amicizia, che non mi abbia parlato di questa questione, compreso l'onorevole Bettolo. Ebbene, onorevole De Felice-Giuffrida, ella ebbe la cortesia di leggere una parte della mia relazione e mi permetta che io la legga di nuovo, aggiungendo una parte, che ella ha trascurato:

« Riferendosi ad apposite osservazioni, portate da tempo innanzi il dibattito parlamentare, vari membri della Giunta (ho scritto nella mia relazione « vari membri » per ragione di delicatezza, benchè possa dire che, se avessi domandato un appello nominale, la mia proposta avrebbe riscosso il voto della Giunta; ma, appunto perchè non volevo forzare la macchina, mi sono appagato a scrivere « vari membri della Giunta del bilancio ») esprimono il proposito che, pur equamente rispettando i diritti acquisiti degli attuali funzionari, d'ora innanzi i comandi e le altre elevate cariche delle capitanerie di porto vengano, com'è in Inghilterra ed in altri paesi, affidate ad ufficiali dello stato maggiore generale della regia marina in posizione ausiliaria. E ciò e per ragioni tecniche, che si integrano nella necessità di affidare ad ufficiali di marina funzioni, che, quali quelle dei comandanti di porto, rientrano nelle cognizioni dell'arte marinaresca, come gli ancorag-

gi, ecc. ecc., e per esaurienti motivi finanziari, nel senso di realizzare quella economia, che, rilevante, per fermo, scaturirebbe dal fatto che lo stipendio di questi elevati funzionari delle capitanerie di porto si ridurrebbe alla differenza tra quello del servizio ausiliario e del servizio attivo ».

Gli è logico, conseguente, naturale che il relatore della Giunta, seguendo le orme illuminate dell'illustrato presidente della Giunta stessa, miri, anzitutto, a tutelare del suo meglio l'interesse dell'erario, pure rispettando i diritti acquisiti. Ma qui è bene che ci spieghiamo.

L'onorevole ministro della marina, fin dal 1904, come ha testè accennato, aveva presentato un disegno di legge inteso ad affidare il comando dei tre o quattro porti maggiori, specialmente di quelli più importanti sotto i riguardi militari, ad ufficiali dello stato maggiore della marina in posizione ausiliaria. Poi, come ha detto, per ragioni di indole parlamentare, dichiarò che ritirava quel disegno che non poteva, per insufficienza di tempo, giungere alla discussione. Ma non rinunciò all'idea; idea che io, dieci anni addietro, avevo espresso per quella poca pratica, che avevo contratto col funzionamento dei porti, durante i miei lunghi viaggi all'estero.

Ebbene, quali sono le funzioni degli ufficiali di porto? Rispondo all'onorevole Pantano, il quale, giustamente rilevando la importanza commerciale per gli scambi, pei noli, pei raccordi ferroviari, ecc., per il continuo sviluppo industriale, osserva necessitare funzionari che abbiano consuetudine con le cose commerciali.

Ora, onorevole Pantano, neppure i migliori fra gli attuali comandanti di porto hanno quell'istruzione in cose commerciali, che li renda in argomento competenti. La loro provenienza è varia: chi viene dalla sanità marittima, chi dalla carriera amministrativa, chi dal Ministero, e via dicendo. Quanto agli ufficiali di marina, taluni hanno non spregevole competenza commerciale; poichè nei loro viaggi oltre oceano, sono obbligati, per ragioni di ufficio, ad incaricarsi di siffatti argomenti.

Posso citare illustri ufficiali, purtroppo defunti, che hanno conchiuso utilissimi trattati commerciali. Cito tra gli altri l'illustre ammiraglio A. Armison che con la *Magenta*, prima nave italiana che facesse intero il giro del globo, stipulò un ragguardevolissimo trattato di commercio con la Cina; l'esimio ammiraglio Racchia, che ne con-

cluse col Siam e con la Birmania, l'egregio ammiraglio Lovera ed altri.

Vede l'onorevole Pantano che gli ufficiali di marina hanno pratica di cose commerciali, maggiore degli attuali comandanti di porto.

PANTANO. Cambiamo il reclutamento.

SANTINI, *relatore*. Io non sono ministro, ma non sarei alieno dal consigliare al ministro di cambiare il reclutamento degli ufficiali di porto. Ma se vogliamo istituire un raffronto nella competenza commerciale tra gli ufficiali della Regia marina e gli attuali comandanti delle capitanerie di porto, il raffronto risulterà a favore di quelli che sono sovente alle prese con questioni commerciali.

Una voce da sinistra. Non sono adatti a queste funzioni.

SANTINI, *relatore*. Ma perchè no? Io ho citato appunto innegabili esempi di ufficiali di marina, che hanno conchiuso trattati utilissimi al paese.

PANTANO. Io sono stato negoziatore di trattati di commercio, ma non saprei fare il capitano di porto.

SANTINI, *relatore*. Va bene. Ma che cosa vuol ciò significare?

Poi, giova, pur sinteticamente, esaminare le funzioni dei capitani di porto.

L'onorevole Bianchi Emilio, che è illustre giurista, ha spezzato una lancia in favore dei suoi correligionari di professione. (*ilarità*).

BIANCHI EMILIO. È una causa di giustizia.

SANTINI, *relatore*. Moltissimi comandanti di porto sono avvocati, distintissimi avvocati; ed allora, giacchè parlo di avvocati distinti, potrei proporre ad ispettore generale dei capitani di porto l'onorevole mio amico Bianchi Emilio il quale, in cose di porti, avrebbe la stessa competenza, che hanno i suoi colleghi di professione, addetti a quell'importante servizio. (*ilarità*).

Esaminiamo un fatto pratico. Un bel giorno approda in un porto nostro una nave straniera. Il comandante del porto indossa la sua divisa, con la feluca, coi galloni di capitano di vascello, cinge la sciabola e va a far la visita di dovere al comandante straniero, il quale, di fronte ad un ufficiale di marina, lo intrattiene di argomenti navali. Ebbene, cosa potrà rispondere questo egregio signore?

RUBINI. È meglio che non risponda niente. (*ilarità*).

SANTINI, *relatore*. D'accordo.

SANTINI, *relatore*. Ma v'ha di più. Può occorrere che una nave straniera, il cui comandante approda per la prima volta ad un porto italiano, debba subordinare il suo ancoraggio ed i suoi ormeggi alle indicazioni delle autorità di porto. Ora, naturalmente, un capitano di porto, che sia tecnico, potrà dire al comandante di quella nave straniera: la consiglio ad ancorarsi qui o là, questo fondo è tenitore o non tenitore, è bene filare tante lunghezze di catena, stendere un pennello qua, un pennello là; insomma, cose di cui non può discutere un profano, specialmente quando si tratta di porti attraversati da forti correnti.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Ma queste cose le conoscono tutti i comandanti di porto!

SANTINI, *relatore*. Ma no, no. D'altronde io sono stato così riservato nella mia relazione che ho parlato anzi tutto di rispetto ai diritti acquisiti. Subordinatamente ho espresso il voto che, in una minoranza cospicua la Giunta generale del bilancio ha confermato, che d'ora innanzi gli uffici elevati, quelli che richiedono capacità tecnica e militare, vengano affidati ad ufficiali del corpo di stato maggiore della regia marina in posizione ausiliaria.

Le ragioni tecniche ho alla meglio esposte. Ma a favore della mia tesi militano eziandio anche ragioni di ordine militare, alle quali ha accennato l'onorevole ministro, e alle quali non può soddisfare se non chi è tecnico in marina. E volete, poi, trascurare le ragioni d'ordine finanziario?

In Inghilterra, che certo è maestra di cose di marina, tutti i capitani di porto provengono dallo stato maggiore dell'armata reale.

In Francia avviene lo stesso. Solamente da noi gli alti comandi di capitanerie di porto, che implicano ragioni tecniche e militari, sono affidati a della brava gente, ma sfornita delle cognizioni tecniche necessarie all'esercizio delle loro mansioni.

E ritorno alle ragioni finanziarie. Consentitemi che, come relatore della Giunta generale del bilancio, non possa disinteressarmi di queste ragioni. Io debbo e voglio seguire, come ho detto, le orme illuminate del mio maestro, il presidente Rubini. Noi stiamo sempre alle prese con le esigenze finanziarie.

Ora un capitano di vascello in posizione ausiliaria percepisce lo stipendio di 5 mila lire; richiamandolo ai porti ne avrà uno di 7 mila. Quindi il posto di comandante

di porto costerà 2 mila, invece che 7 mila. Questa è una ragione finanziaria, di cui bisogna tener conto.

Una parola spenderò a proposito dei medici. Il ministro della marina ha osservato molto giustamente che da qualche anno a questa parte il servizio sanitario dei porti è rientrato nelle attribuzioni della direzione generale della sanità pubblica del Regno alla dipendenza del Ministero dell'interno. Io fin d'allora mi permisi di criticare questa legge. Ma *lex stat*, e conviene farvi osservanza.

Io voleva pregare l'onorevole ministro della marina di mettersi d'accordo col suo collega dell'interno per vedere se non sia il caso di affidare questo servizio ai medici di marina in posizione ausiliaria, i quali avendo molto viaggiato ed avendo contratto delle cognizioni con le malattie esotiche, possono rendere quei servizi che non possono essere re i da altri. Questa è una preghiera, che sottopongo pure all'onorevole ministro dell'interno.

Ho ricevuto in questi giorni molte lettere di colleghi. Rammento tra l'altro un nostro egregio collega, il quale, ricevuta una lettera da un capitano di porto, me la fece leggere, perchè credeva nulla contenesse di spiacevole per me. Ma poi fu spiacente di avermela fatta leggere, perchè quella lettera conteneva molte insolenze al mio indirizzo e diceva che tra le varie fobie che mi affliggevano vi era quella di andare contro i capitani di porto. Ora io dichiaro che non mi sento affetto da alcuna fobia e che ho tutta la stima di questi egregi funzionari con cui ho avuto occasione di stare spesso a contatto.

D'altra parte, il ministro della marina con la sua autorità inclina a queste mie idee. Io sono un modesto relatore della Giunta generale del bilancio, che a nome di vari colleghi caldeggia questa idea, e che primo portai in Parlamento.

Noi non domandiamo la testa di nessuno. E spero che le mie modeste parole valgano a render tranquilla quella gente ed a far cessare questo allarme, che non ha ragion d'essere.

Quindi io sono fermo nella mia idea che per l'importanza tecnica e militare e per ragioni finanziarie d'ora innanzi, rispettando come ho detto sempre, i diritti acquisiti e non pregiudicando la carriera di nessuno, i comandi delle capitanerie di porti maggiori siano affidati ad ufficiali di vascello.

Andiamo ai porti maggiori. Il coman-

dante del porto di Genova proviene dallo stato maggiore della marina; quello di Livorno è un impiegato di concorso; quello di Napoli viene dalla marina; quello di Venezia viene dalla sanità marittima; quello di Palermo dal Ministero della marina, quello di Messina pure: quelli di Bari, Savona, Taranto, Castellammare e Spezia sono tutti impiegati, non tecnici.

Ora se a Napoli, Venezia, Spezia e Genova fosse un capitano di vascello chiamato dalla posizione ausiliaria, credo non sarebbe un gran danno.

D'altra parte, ripeto, io tengo ad accentuare come io abbia fatto una semplice proposta, e mi sia ben guardato dal voler recare offesa ai diritti acquisiti di egregi e benemeriti funzionari dei quali io tengo a dichiarare avere tutta la stima; funzionari che si distinguono anche per quella onestà, che è patrimonio del funzionario italiano. Ma ciò non toglie che io patrocinio e caldeggi sempre l'idea, nell'interesse della cosa pubblica, che i comandi dei porti più importanti siano affidati a capitani di vascello in posizione ausiliaria dello stato maggiore della regia marina. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare l'onorevole ministro della marina. Ne ha facoltà.

MIRABELLO, *ministro della marina*. Anzitutto mi permetto di ricordare che qui noi discutiamo una legge che non è quella che io aveva presentato nel 1904, la quale avremo tempo di discutere ampiamente, se sarà ripresentata da me o dai miei successori.

Ad ogni modo già io feci in proposito le mie dichiarazioni. Tengo solo ad aggiungere che non sono giustificate le apprensioni dell'onorevole Pantano e dell'onorevole Bianchi per quanto ha tratto alla carriera degli impiegati di porto. Perchè appunto in quel disegno di legge stava scritto che quegli ufficiali superiori della regia marina erano destinati a reggere le capitanerie dei porti di sole quattro piazze forti marittime e non avrebbero fatto parte del ruolo organico del corpo.

Questo ruolo rimaneva intatto, come del resto aveva già esposto nella sua relazione il relatore di quel disegno di legge, onorevole Libertini Gesualdo.

Io ringrazio poi l'onorevole Santini, che prendendo argomento dalla seguente frase detta in principio del suo discorso dall'onorevole De Felice: « siamo riusciti a condurre

in porto questo progetto », ha riconosciuto al ministro il merito del progetto stesso.

Quanto ai commessi delle capitanerie, dirò all'onorevole relatore che essi non furono, è vero, nominati in questo progetto; ma non pertanto essi furono trascurati nè io li trascurerò.

E quanto alla preghiera che egli mi ha rivolto di far pratiche presso il Ministero dell'interno circa i medici delle capitanerie di porto, accetto per cortesia la sua raccomandazione, pur facendo una pregiudiziale.

Osservo intanto che i medici nostri in posizione ausiliaria sono tutti ufficiali superiori, meno tre che sono capitani. Essi avevano in servizio emolumenti abbastanza forti, e non avrebbero poi neanche più l'età prescritta dalla legge del 1893, età stabilita a trent'anni come massimo.

Inoltre si tratterebbe di mutare tutto un organico, tut o un indirizzo; e quindi, pure apprezzando il proposito del relatore e di una parte dei membri della Giunta del bilancio, devo fare le necessarie riserve.

Dimenticavo di rispondere all'onorevole Cavagnari, il quale ha parlato dei delegati e degli incaricati di porto. Io debbo rassicurarlo in questo senso: che gli incaricati di porto non sono impiegati, ma hanno un emolumento che va fino alle 800 lire al massimo, e sono persone eventualmente assunte in servizio ma che possono esercitare qualsiasi altra professione, compatibile con tale loro temporaneo impiego.

L'articolo 42 del regolamento specifica in modo chiaro che essi non possono aspirare a diventare impiegati e che non hanno nessuno dei diritti che spettano agli impiegati in pianta stabile.

Da quando sono ministro però ho cercato sempre di migliorare questo personale, facendovi entrare i sottufficiali che vanno a riposo, scelti di preferenza fra nativi del luogo dove si tratta di compiere questo ufficio di delegazione. Credo con ciò di aver soddisfatto ai desideri dell'onorevole Cavagnari.

CAVAGNARI. Ringrazio.

PRESIDENTE. Così è esaurita la discussione generale.

Passeremo alla discussione degli articoli:

Dò lettura della tabella A.

Art. 1.

Il ruolo organico del personale amministrativo delle capitanerie di porto è fissato dall'annessa tabella A.

Ruolo organico del personale amministrativo delle capitanerie di porto.

1 Ispettore del Corpo delle capitanerie di porto	L. 9,000
6 Capitani di porto di 1 ^a classe »	7,000
7 Capitani di porto di 2 ^a classe »	6,000
19 Capitani di porto di 3 ^a classe »	5,000
40 Ufficiali di porto di 1 ^a classe »	4,000
45 Ufficiali di porto di 2 ^a classe »	3,500
45 Ufficiali di porto di 3 ^a classe »	3,000
45 Applicati di porto di 1 ^a classe »	2,500
33 Applicati di porto di 2 ^a classe »	2,000

DE FELICE-GIUFFRIDA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

DE FELICE-GIUFFRIDA. Semplicemente per chiarire un errore di stampa che è stato notato anche dall'onorevole ministro. Ma è bene che risulti anche dalla discussione. Nella tabella comparativa della ripartizione del personale risulta una cifra totale di 10 impiegati destinati alla capitaneria di porto di Catania.

Ma se teniamo conto dei singoli posti assegnati a ciascun grado e facciamo la somma abbiamo per risultato 8 impiegati invece di 10. Infatti troviamo in questa tabella per Catania un capitano di porto di seconda classe, 2 ufficiali di porto di prima classe, 2 ufficiali di porto di terza classe, 2 applicati di prima classe, 1 applicato di seconda classe che complessivamente formano 8 impiegati.

MIRABELLO. *ministro della mariniera.* L'onorevole De Felice ha ragione nel dire che la tabella di cui parla è errata, ma quella presentata da me di concerto col ministro del tesoro è esatta ed in essa sono iscritti 10 impiegati: si tratta dunque di un errore di stampa.

SANTINI. *relatore.* Siccome la Giunta non ha portato nessuna modificazione al disegno di legge, noi abbiamo accettate anche le tabelle così come sono state presentate dall'onorevole ministro, quindi si tratta di un errore di stampa.

PRESIDENTE. Errore di stampa nella tabella, ma l'articolo concerne l'allegato.

Metto a partito l'articolo primo con la tabella A, che ne fa parte integrante.

(È approvato).

Art. 2.

Nel ruolo organico della carriera amministrativa e di ragioneria del Ministero della marina, approvato con la legge 15 luglio

1906, n. 344, è aggiunto un posto di direttore generale con lo stipendio annuo di lire 9,000.

(È approvato).

Art. 3.

È autorizzata una maggiore spesa di lire 13,760 per aumenti da portarsi, con decreto reale, nel ruolo organico della bassa forza delle capitanerie di porto.

(È approvato).

Art. 4.

La maggiore somma di lire 91,080 occorrente per l'attuazione degli articoli 1° e 2° della presente legge, nonché quella di lire 13,760 stabilita dall'articolo 3 sono concesse al bilancio del Ministero della marina in eccedenza alla somma di spese effettive consolidate fino a tutto l'esercizio finanziario 1916-1917.

(È approvato).

Sarà votato a scrutinio segreto questo disegno di legge in altra seduta.

Discussione del disegno di legge relativo al personale della marina militare.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Modificazioni alla legge sul riordinamento del personale della marina militare, n. 4610 (serie 2), in data 3 dicembre 1878.

Si dia lettura del disegno di legge.

VISOCCHI, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 830-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge.

(Pausa).

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Procederemo ora alla discussione dell'articolo unico, che leggo:

Articolo unico.

L'articolo 7 della legge 3 dicembre 1878, n. 4610, serie II, è sostituito dal seguente:

Art. 7. L'amministrazione del Corpo reale equipaggi è commessa a un Consiglio, presieduto da un capitano di vascello, e composto di ufficiali dello stato maggiore generale e del commissariato.

Il servizio di contabilità è disimpegnato da ufficiali del commissariato, che avranno sotto i loro ordini, pei lavori di scrittura-

zione, i militari del Corpo reale equipaggi della categoria furieri.

Nessuno chiedendo di parlare, si procederà più tardi alla votazione segreta anche su questo disegno di legge.

Discussione del disegno di legge: Esecuzione delle convenzioni ed accordi postali internazionali stipulati in Roma il 26 maggio 1906.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Esecuzione delle convenzioni ed accordi postali internazionali stipulati in Roma il 26 maggio 1906.

Si dia lettura del disegno di legge.

VISOCCHI, segretario, legge: (Vedi Stampato n. 742-A).

PRESIDENTE. È aperta la discussione generale su questo disegno di legge. (Pausa).

Nessuno chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale. Procederemo ora alla discussione degli articoli:

Art. 1.

Piena ed intera esecuzione sarà data, dal 1° ottobre 1907, alle Convenzioni ed Accordi internazionali relativi al servizio postale, dei quali segue il tenore, firmati a Roma il 26 maggio 1906:

1° Convenzione postale universale, seguita da un protocollo.

2° Accordo per lo scambio di lettere e scatolette con valore dichiarato, seguito da un protocollo.

3° Accordo per lo scambio di vaglia postali, seguito da un protocollo.

4° Convenzione per lo scambio di pacchi postali, seguita da un protocollo.

5° Accordo per il servizio delle riscossioni.

6° Accordo per i libretti di ricognizione.

7° Accordo per l'intervento della posta nelle associazioni ai giornali ed alle pubblicazioni periodiche.

Pongo a partito l'articolo 1, con le Convenzioni che ne fanno parte integrante e che si danno per lette. (V. Stampato n. 742).

(È approvato).

Art. 2.

Il Governo del Re è autorizzato a dare esecuzione alle clausole contenute nelle Convenzioni e negli Accordi enunziati all'articolo 1, che hanno carattere facoltativo di-

latorio, quando crederà giunto il momento opportuno, a mezzo di Decreto Reale.

(È approvato).

Procederemo in seguito alla votazione segreta anche su questo disegno di legge.

Presentazione di un disegno di legge.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio.

COCCO-ORTU, ministro di agricoltura, industria e commercio. D'accordo col presidente del Consiglio, ministro dell'interno, e coi ministri delle finanze e del tesoro mi onoro di presentare alla Camera il disegno di legge per modificazioni alla legge intorno alle case popolari.

LUZZATTI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

LUZZATTI. Prego la Camera di volere deliberare la urgenza sul disegno di legge presentato ora dal ministro di agricoltura e commercio. Pregherei anche la Camera di volere affidare al nostro Presidente l'incarico di nominare la Commissione che deve esaminare questo disegno di legge, che è di grande importanza sociale.

PRESIDENTE. Do atto all'onorevole ministro di agricoltura e commercio della presentazione del disegno di legge per modificazioni alla legge intorno alle case popolari.

Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio.

COCCO-ORTU, ministro di agricoltura, industria e commercio. Non mi oppongo alla proposta dell'onorevole Luzzatti, che cioè questo disegno di legge sia dichiarato d'urgenza.

PRESIDENTE. L'onorevole Luzzatti ha proposto l'urgenza, e l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio consente in questa proposta. Non essendovi osservazioni, si intenderà dichiarato d'urgenza questo disegno di legge.

(È dichiarato d'urgenza).

LUZZATTI. Io aveva anche pregato la Camera di volere affidare al Presidente la nomina della Commissione che dovrà esaminare questo disegno di legge.

PRESIDENTE. L'onorevole Luzzatti chiede che sia deferita al Presidente la nomina della Commissione incaricata di riferire su questo disegno di legge. (Pausa).

Non sorgendo opposizioni, così rimane stabilito.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Procederemo ora alla votazione segreta sui seguenti disegni di legge:

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1906-907.

Provvedimenti per un maggiore allenamento della flotta e per l'aumento graduale della forza organica del Corpo reale equipaggi.

Modificazioni alla ripartizione della spesa straordinaria approvata con la legge 2 luglio 1905, n. 320.

Maggiore indennità d'arma per gli ufficiali (ingegneri) del Genio navale.

Autorizzazione della spesa di lire 60,000 per le opere di finimento occorrenti alla costruzione di un nuovo edificio ad uso della clinica psichiatrica della regia Università degli studi di Pavia.

Modificazioni ed aggiunte alla legge 25 giugno 1906, n. 255, concernente provvedimenti a favore della Calabria.

Istituzione della posizione di congedo provvisorio per gli ufficiali dei Corpi militari della regia marina.

Ruolo organico dei farmacisti della regia marina.

Si faccia la chiama.

VISOCCHI, segretario, fa la chiama.

Osservazioni sull'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Si lasceranno le urne aperte.

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

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Pregherei la Camera di voler consentire che il disegno di legge da me presentato pochi giorni or sono, che era stato deferito alla Giunta generale del bilancio, per la costruzione di case economiche per i ferrovieri, con capitali degli Istituti di previdenza, venisse mandato all'esame della medesima Commissione che sarà chiamata ad esaminare il disegno di legge poco fa presentato dal mio collega dell'agricoltura sulle case popolari. È evidente il nesso fra le due leggi; e poichè vedo presenti l'onorevole presidente della Giunta generale del bilancio e l'onorevole Luzzatti, credo che essi sentiranno nella mia proposta.

LUZZATTI. È una proposta piena di saviezza e prego la Camera di approvarla.

PRESIDENTE. Onorevole Rubini, ha nulla da osservare?

RUBINI, *presidente della Giunta generale del bilancio*. Credo di interpretare le intenzioni della Giunta del bilancio, aderendo alla proposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici. Sono argomenti identici ed è giusto che siano esaminati dalla stessa Commissione.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni in contrario, si intenderà approvata la proposta dell'onorevole ministro dei lavori pubblici perchè il disegno di legge sulle case economiche per i ferrovieri sia deferito all'esame della stessa Commissione che sarà nominata per l'esame del disegno di legge sulle case popolari.

(È approvata)

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE MARCORÀ.

PRESIDENTE. Prendano i loro posti, onorevoli deputati, e facciano silenzio.

Annunzio alla Camera che, in adempimento dell'incarico avuto e considerata l'urgenza delle leggi presentate per la costruzione delle case, per i ferrovieri e per gli impiegati civili, nomino a far parte della Commissione che dovrà riferire sui due disegni di legge, gli onorevoli Luzzatti Luigi, Rubini, Ferri Giacomo, Ferrero di Cambiano, Tecchio, Sacchi, Abignente, Giovanelli e Finocchiaro Aprile. (*Benissimol Bravo!*)

Seguito della discussione sul disegno di legge per autorizzazione dispende per nuove opere marittime.

PRESIDENTE. Lasceremo le urne aperte e procederemo nell'ordine del giorno il quale reca il seguito della discussione del disegno di legge: Autorizzazione di spese per l'esecuzione di nuove opere marittime.

Prego nuovamente gli onorevoli deputati di far silenzio e di sgombrare l'emiciclo.

Ha facoltà di parlare l'onorevole De Marinis.

DE MARINIS. Onorevoli colleghi, parlo per un puro sentimento di dovere. Perchè la Camera constati il fondamento di giustizia delle ragioni tutte che noi sosteniamo a favore delle proposte della minoranza della Commissione, a favore cioè dei porti

esclusi dal disegno di legge presentato dal ministro dei lavori pubblici e da quello stesso riformato dalla maggioranza della Commissione parlamentare, permettete che io, senza fermarmi sulle considerazioni di carattere tecnico e finanziario, già largamente illustrate ieri dal carissimo amico Strigari, richiami la vostra attenzione sulle formali promesse, sui pubblici impegni che il Governo, in quest'ultimo decennio, in materia di opere marittime, ha assunti verso di noi deputati e verso i rappresentanti degli enti locali.

E poichè la cronaca, che riguarda me personalmente, è più o meno simile a quella di molti dei carissimi colleghi, rappresentanti comuni e regioni, di cui le opere portuarie sono state del pari escluse dal presente disegno di legge, io facendo, dirò così, il mio caso personale, non farò una questione particolare, ma implicitamente di carattere generale.

Come è noto, vi sono comuni e città la cui vita economica è fondata in grande parte sugli interessi marittimi, senza che il Governo, dal 1860 ad oggi, come lo stesso onorevole ministro riconosce nella relazione, che precede il disegno di legge, abbia provveduto alle opere portuarie.

La deficienza o la mancanza di queste opere ha fatto sì che in quei centri locali o non è potuto sviluppare il commercio, oppure questo ha avuto un lento progresso. Eletto rappresentante da una di queste città, da Salerno, fino dal 1895 io richiamai l'attenzione del Governo su tanto danno, e nella tornata del 17 giugno '96, ministro dei lavori pubblici l'onorevole Perazzi, io presentai all'approvazione della Camera un ordine del giorno, con cui invitavo il Governo a nominare una Commissione tecnica, la quale si fosse recata nelle città marittime (ed io facevo allusione specialmente alla città, che avevo l'onore di rappresentare) per accertare se le opere marittime, di cui parlava, erano veramente necessarie ed urgenti.

L'onorevole Perazzi, lo dico con un senso di riconoscenza alla memoria di questo compianto uomo, accolse la preghiera che io avevo illustrata in un ordine del giorno, e dichiarò alla Camera che avrebbe inviata la Commissione, e che, ove questa Commissione avesse dichiarato necessarie quelle opere avrebbe provveduto. Infatti il ministro mantenne l'impegno. Prorogati i lavori parlamentari inviò sul luogo una Commissione presieduta dall'ispettore superiore in-

gegnere Zaini, il quale accertò che le opere, delle quali io avevo parlato, erano necessarie ed urgenti, fece quello stesso accertamento che oggi, dopo 10 anni, la Commissione tecnica nominata dall'onorevole Tedesco, ha rinnovato pel porto di Salerno.

Qui apro una parentesi. È detto in una lettera, diretta dal ministro dei lavori pubblici, e che si trova allegata alla pregevole relazione dell'onorevole Lacava, che le opere, escluse da questa tabella, non possono essere incluse, perchè il Ministero non ha i dati necessari per tutti i porti del Regno.

Occorre conoscere che la Commissione parlamentare era favorevole alla nostra tesi, voleva cioè includere nella tabella anche i porti esclusi; ed allora rivolse una lettera al ministro dei lavori pubblici per dire: poichè voi avete aumentato la somma, è opportuno che nella tabella siano inclusi i porti che sono stati esclusi. Invece l'onorevole ministro rispondeva che ciò non era possibile, perchè mancavano dati e progetti. Ciò, se fosse vero, non farebbe certo onore alla burocrazia, al Ministero dei lavori pubblici, che, dopo 47 anni dall'unità d'Italia, dichiara di non avere ancora i dati e i progetti necessari per le opere marittime del Regno. Senonchè ciò è infondato per buona fortuna e lo rileva il fatto del quale parlo: perchè, fino da 11 anni fa, una Commissione tecnica aveva riferito sulla necessità di opere marittime riparatrici, nella città che mi onoro rappresentare. Progetti e dichiarazioni concernenti la necessità e la urgenza di questi lavori giacciono dunque polverosi nell'archivio del Ministero e invano attendono un ministro che li sollevi dall'oblio. (*Approvazioni*).

E devo qui dichiarare, non solo per un sentimento di dovere, ma anche perchè molti nella Camera e fuori parlano troppo spesso a sproposito di avversione degli uomini politici del Nord d'Italia verso il Mezzogiorno, devo dichiarare, a onor del vero, che, in materia d'opere pubbliche, i benefici che hanno ricevuto il mio collegio e la regione a cui mi onoro di appartenere, li hanno ricevuti da due ministri dei lavori pubblici, settentrionali: l'onorevole Saracco e l'onorevole Perazzi. L'onorevole Saracco, accogliendo la viva preghiera di me, deputato allora nuovo venuto, e per giunta di tenace opposizione al Ministero di cui egli faceva parte, l'onorevole Saracco presentava poco dopo all'approvazione della Camera un disegno di legge per il compimento della linea Sanseverino-Salerno; linea che contribuì

tanto allo sviluppo del porto della città di Salerno.

Del pari l'onorevole Perazzi, accogliendo la preghiera, che era in un ordine del giorno, presentato da me, deputato d'opposizione al Gabinetto di cui egli faceva parte, dichiarava necessarie ed urgenti quelle opere che, dichiarate ancora una volta dopo tanti anni necessarie ed urgenti dalla Commissione tecnica nominata dall'onorevole Tedesco, dovevano costringer me, dopo 12 anni d'insistenze, a venire ancora a pitoccare dinanzi al Governo ed al Parlamento (*Approvazioni*).

Or bene, dal giorno che furono dichiarate necessarie ed urgenti queste opere marittime, io e tutti i colleghi miei che si trovavano più o meno nella stessa condizione, cioè col bisogno urgente di opere marittime, urgenza dichiarata dal Genio civile locale, da Commissioni tecniche e da ispettori superiori, non siamo restati inoperosi un giorno solo.

Abbiamo portato continuamente la questione alla Camera, in occasione della discussione del bilancio dei lavori pubblici; abbiamo fatto insistenze continue presso i ministri dei lavori pubblici che si sono succeduti; abbiamo fatte insistenze anche presso qualche presidente del Consiglio. Lo stesso hanno fatto le Camere di commercio ed i rappresentanti degli enti locali. Ora (facio appello alla memoria degli ex-ministri dei lavori pubblici, presenti), la risposta durante questo decennio, che abbiamo continuamente avuta (e ce ne siamo appagati), è stata questa: «è vero, si tratta d'opere necessarie ed urgenti; ma non si può provvedere coi mezzi normali, occorrono rimedi straordinari; presenteremo un disegno di legge con cui si provvederà definitivamente a tutte le opere marittime del Regno». Noi ci siamo appagati di queste risposte, e ne siamo stati lieti. Si trattava di pubblici impegni, di dichiarazioni avute financo durante la discussione dei vari bilanci dei lavori pubblici. E fummo veramente lieti quando l'onorevole Tedesco, con atto che altamente l'onora, nominò una Commissione tecnica, perchè si fosse recata nei vari porti del Regno, per indicare le opere marittime necessarie. E più lieti ancora fummo, quando questa Commissione presentò una relazione nella quale erano incluse quelle opere che da noi erano lungamente attese e che erano state anche in parte da lungo tempo progettate.

E quando apprendemmo in fine, nell'autunno passato, che l'onorevole Gianturco,

con lodevole intento, aveva già trasformato in un disegno di legge il progetto tecnico-finanziario della Commissione, ci recammo al Ministero dei lavori pubblici, per sapere da quei funzionari se le opere da noi desiderate erano state incluse; e fummo lietissimi di annunziare alle popolazioni che rappresentiamo, che queste opere erano state comprese nel disegno di legge. Ne fummo riconoscenti al ministro ed al Gabinetto di cui egli fa parte.

Potete immaginare, onorevoli colleghi, la nostra delusione quando nel novembre ultimo fu presentato questo disegno di legge mutilato, senza le opere da noi lungamente attese. Noi oggi mancheremmo al primo dei nostri doveri, se restassimo silenziosi, o comunque acquiescenti.

Permettete che io evochi un ricordo storico, perchè pare che il destino che pesava sotto il passato regime su alcune città debba continuare anche oggi dopo 47 anni della unificazione della nostra Patria. Quando Napoli divenne la capitale del Mezzogiorno, quando occorre di affermare Napoli quale città commerciale, quando occorre di richiamare il commercio di buona parte del Mezzogiorno d'Italia e di buona parte del Tirreno a Napoli, il Governo di allora ordinò la demolizione delle magnifiche opere portuarie costruite nel golfo della città di Salerno da Giovanni da Procida, per ordine di Re Manfredi.

In epoca a noi recente, per iniziativa locale, per sforzi dei cittadini della patriottica città di Salerno si iniziò un porto. Ed oggi dopo 47 anni si attende ancora l'opera riparatrice del Governo. Noto anzi che quello che fu speso in questo periodo, è stato malamente speso perchè i lavori furono malamente progettati e malamente diretti e malamente eseguiti.

Unico rimedio era quello dei progetti presentati dall'ingegnere Zaini, fino da undici anni or sono, ripresentati oggi dalla Commissione tecnica, unico rimedio oggi ancora obliato in questo disegno di legge. Quando credevamo di aver raggiunto lo scopo, la soluzione, dobbiamo ricominciare da capo.

Quando credevamo di essere arrivati alla soluzione, la questione ha fatto un passo indietro. Infatti questo contegno del Governo, di fronte ad uno dei problemi maggiori della vita nazionale, che interessano tutta l'economia della nostra patria, ci ha messo in questa condizione che, mentre questi progetti fatti dalla Commissione te-

cnica erano già deficienti dal punto di vista tecnico, (perchè la Commissione si doveva mantenere nei confini delle esigenze finanziarie additati dall'onorevole ministro dei lavori pubblici) questi progetti hanno subito una menomazione ancora, perchè la Commissione parlamentare che ha esaminato il disegno di legge e per essa il presidente, col lodevole pensiero di veder inclusi nelle tabelle anche i porti esclusi, aveva invitato il relatore a fare ancora una riduzione finanziaria.

Questa venne; ne derivò una menomazione nei progetti tecnici. Ma l'onorevole ministro fu ostile, non volle neanche a questa condizione la inclusione nella tabella di questi porti esclusi; ed oggi noi, rappresentanti di quelle città, ci troviamo non solo coi porti di esse esclusi dalle tabelle, ma con progetti tecnici e finanziari menomati e con quelle difficoltà burocratiche che l'articolo terzo e quarto del nuovo disegno di legge ci creano. E tutto ciò per quale ragione?

Invano cerchiamo quale sia quest'alta sapienza di Governo, quale questo criterio della politica italiana, che deve costringere noi a subire tanta violazione dei nostri diritti e degli interessi nostri, e che deve mettere il Governo in condizione di venir meno ai suoi impegni ed alle pubbliche promesse. (*Bravo! — Approvazioni!*)

Sì, o signori, io parlo del Governo che viene meno alle promesse, perchè il paese non considera se queste promesse l'abbia fatte il Ministero Di Rudini, o di Giolitti, o di Sonnino; il paese guarda il Governo nella sua continuità. E fra tutti gli argomenti che si adducono di carattere tecnico e finanziario, quello che per me ha maggior valore è questo, di venire meno alle promesse fatte a noi deputati per un decennio e insieme ai rappresentanti degli enti locali.

Se voi esaminerete tutti gli atti parlamentari, come io ho fatto in questi giorni, voi troverete dal 1860 fino ad oggi, in materia di politica portuaria ed anche in materia di politica marittima, la politica più sbagliata che abbia fatta l'Italia dal 1860 ad oggi, continui impegni e continue promesse del Governo, mai mantenute, ordini del giorno presentati alla Camera per i porti di quarta classe, oratori che ripetevano e illustravano le stesse cose che con tanta vivacità ha detto ieri l'onorevole Strigari, ordini del giorno votati dalla Camera, ma non mai osservati dal Governo.

Dunque non si tratta soltanto di pro-

messe dell'ultimo decennio. Ciò vi dimostra che non solo la nostra politica portuaria e marittima è stata sbagliata, ma vi dimostra anche come funziona in Italia il sistema costituzionale ed in qual modo fra noi sia intesa la responsabilità politica dei Ministri.

Io dovrei portarvi qualche esempio. Nel 1879, il ministro dei lavori pubblici, il senatore Mezzanotte, presentò alla Camera un disegno di legge per opere portuarie che più o meno si somiglia a questo, cioè, anche per le principali opere portuarie, per i principali porti del Regno.

La differenza è questa, che allora si presentavano come porti principali alcuni porti che oggi sono considerati come porti minori in questo disegno di legge.

Vedete quale criterio è stato imperante al Ministero dei lavori pubblici durante questi anni in materia portuaria. Quel disegno di legge non andò innanzi, perchè non ricordo se la Sessione fu chiusa o se fu sciolta la Camera.

Certo è che dopo un anno, il ministro dei lavori pubblici Baccarini ripresentò alla Camera lo stesso disegno di legge del Mezzanotte.

La differenza vera tra il disegno di legge Mezzanotte-Baccarini e l'attuale è questa, che in questo disegno di legge, nell'attuale cioè, vi è un fondo comune, un fondo che io chiamo anonimo, nel disegno di legge dell'onorevole Baccarini questo fondo comune non vi era.

Anzi vi è un incidente che deve richiamare l'attenzione del Governo e quella della Camera. Pochi mesi prima la Camera aveva votato un disegno di legge per opere pubbliche di carattere straordinario, ed in esso vi era un fondo comune, di un milione per i porti.

Un fondo comune, un fondo anonimo, per i porti, a disposizione del Governo come i 37 milioni del presente progetto. Baccarini disse di non voler questo fondo comune di un milione; Baccarini, pigliando occasione dalla ripresentazione del disegno di legge già presentato dal senatore Mezzanotte, non volle che questo milione restasse nel disegno di legge e ripartì la somma tra i vari porti.

Ora io non vi ho portato questo precedente, perchè non avrei bisogno di questi esempi di rettitudine costituzionale e di sincerità di Governo per dimostrare come sia erroneo, impolitico, questo fondo comune di 37 milioni, che abbiamo nel presente di-

segno di legge; no. Io ho voluto citarvi questo precedente per ricordarvi che anche allora vi fu una lotta parlamentare simile a questa, anche allora si levarono deputati i quali protestarono per la esclusione dei loro porti.

L'onorevole Baccarini prevede queste proteste e nella relazione che precede il disegno di legge disse: ma non c'è da impensierirsene, questo è un acconto, noi vi presenteremo un progetto definitivo, e questo si riferirà a tutte le opere marittime del Regno.

Dopo 27 anni questa promessa attende il compimento! Ma certo, se fosse vissuto, l'avrebbe adempiuta l'onorevole Baccarini, perchè egli ha troppi titoli alla benemerita degli italiani in materia di opere pubbliche in genere e di politica ferroviaria in specie.

Nel 1889 il ministro dei lavori pubblici Finali presentò un altro disegno di legge per opere portuarie.

Anche allora nella discussione che ebbe luogo nei giorni, mi pare, 26, 27 e 28 giugno, proprio in questo stesso periodo di tempo, anche allora da ogni parte della Camera sorsero proteste perchè vi erano state esclusioni; ma l'onorevole Finali, come prima l'onorevole Baccarini e come ieri l'onorevole ministro Gianturco, quando chiese la parola a proposito della sospensiva, l'onorevole Finali disse più o meno così: ma non è questo il progetto di legge che deve provvedere a tutte le opere marittime del Regno. Anzi la sua frase fu questa: ma esso non rappresenta le colonne d'Ercole, attendete, verrà il progetto di legge. Ed allora la maggioranza con la fiducia in questa promessa e con la speranza che il Governo l'avrebbe adempiuta, la maggioranza votò; ma il Paese attende ancora!

Anche oggi noi abbiamo un disegno di legge simile, e ci si dice: ma verrà il disegno di legge con cui si provvederà alle opere marittime del Regno. Ma oggi non è più il caso di semplici promesse: oggi le condizioni sono mutate; nè noi saremo acquiescenti. Oggi è il momento di provvedere, dopo cioè che un ministro ha nominato la Commissione tecnica per tutti i porti del Regno, e la Commissione ha presentato il rapporto. Si ingannerebbero fra voi quelli che credessero che questi inadempiimenti lascino indifferenti le nostre popolazioni, e che tutto ciò non contribuisca alla decadenza delle nostre istituzioni parlamentari, a non tenerle in quell'elevato li-

vello in cui dovrebbero essere nella coscienza del paese.

Io ho detto che non volevo entrare nelle considerazioni di carattere tecnico e finanziario, perchè questo campo era stato già bene mietuto dal collega ed amico carissimo onorevole Strigari. Inoltre deputati più competenti di me si occuperanno di questa parte della materia. Ma occorre forse, io domando, insistere molto sulle considerazioni di carattere tecnico e finanziario, quando le maggiori tra esse a favore della nostra tesi si trovano nella relazione del ministro Gianturco che precede il disegno di legge e nella relazione dell'onorevole Lacava? E che esse si trovino nella relazione dell'onorevole Gianturco si spiega, perchè quella è una relazione che doveva precedere un disegno di legge completo, in cui si convertì il progetto tecnico e finanziario della Commissione. Ora io non ho visto dinanzi al Parlamento documenti più contraddittori tra le premesse e le conclusioni di questi due documenti parlamentari, della relazione dell'onorevole Gianturco e della relazione dell'onorevole Lacava. Ma deve avvenire così ogni volta che si ha fra le mani una cattiva causa; altrimenti come si spiegherebbe che quel poderoso, quel forte ingegno dell'onorevole Gianturco nella sua relazione cada in contraddizioni come queste? Egli dice che bisogna definitivamente provvedere con una somma ingente alle opere marittime del Regno; bisogna una buona volta che si provveda all'assetto nei nostri porti, all'assetto che è difettoso dal punto di vista tecnico e commerciale (sono precise parole dell'onorevole Gianturco), bisogna che la Camera si convinca oramai, egli scrive, che una somma ingente bisogna spendere per i nostri porti.

Ed egli si fonda su questo argomento principale: dal 1862 fino al 1904-905 si è spesa una somma ben meschina per i porti, relativamente a quella che si è spesa per la viabilità in generale ed in particolar modo per le ferrovie. Ed è vero: è enorme la sproporzione, perchè quello che si è speso per i porti rappresenta il dieci per cento di quello che si è speso per le ferrovie. E l'onorevole ministro conclude che bisogna che questa sproporzione finisca una buona volta, che cessi questa enorme sproporzione fra quello che si è speso per i porti dal 1862 al 1904-905 rispetto a quello che si è speso per le ferrovie.

Ma, neanche a farlo apposta, proprio sotto questo Governo, sotto l'onorevole

Gianturco, quando si fa la proporzione tra la spesa progettata per i porti in 100 milioni, e quella che il Parlamento ha già votato per le ferrovie, la sproporzione resta quale era nel passato. Ma quando la Camera constaterà la vera spesa (ed io ne sarò lieto) per le ferrovie, allora si vedrà che non ci sarà più la sproporzione del dieci per cento, come c'era per il passato, ma che questa sarà anche aumentata di molto. Quindi l'argomento che l'onorevole Gianturco voleva far valere si ritorce contro la sua tesi. E se anche si elevasse la somma a 137 o a 150 milioni, la sproporzione tra quello che si spenderà per i porti e ciò che si spenderà per la viabilità ferroviaria, resterà sempre grande.

Ma gli avversari della nostra tesi ripetono che in ogni modo ai nostri porti e alle nostre opere marittime si provvede, perchè vi è un fondo comune di 36 milioni che deve essere dedicato alle opere escluse dalla tabella. Questo fondo, come l'aveva proposto l'onorevole ministro dei lavori pubblici, era appena di sei milioni.

Quando furono inviati telegrammi di protesta al Ministero dei lavori pubblici, alla Presidenza della Camera, al presidente del Consiglio, dal Ministero dei lavori pubblici partirono delle risposte con cui si diceva in ultimo che vi era quel fondo comune di sei milioni con il quale si sarebbe provveduto alle altre opere marittime del Regno. Sicchè con quei sei milioni si doveva ripetere il miracolo dei tre pesci e dei tre pani.

Ma oggi che i sei milioni sono aumentati a 36, perchè con l'aggiunta di pochi milioni non si provvede alle altre opere marittime, includendole nella tabella? Ma, ci si risponde, perchè noi non abbiamo per i porti esclusi gli stessi dati, gli stessi progetti che abbiamo per gli altri. Ma questo è infondato. Voi avete per i porti esclusi quegli stessi dati, quegli stessi progetti, secondo i quali avete inclusi nella tabella i porti non obliati.

E quando noi diciamo che ci sono i dati, che ci sono i progetti, allora ci si risponde: ma noi vogliamo provvedere prima ai porti grandi e poi ai piccoli. E neanche ciò è esatto, perchè nella vostra tabella avete escluso anche porti detti grandi ed avete incluso dei piccoli. Ora io non intendo suscitare questioni personali, nè venire a dire quali siano questi porti inclusi ai quali alludo, ma è certo che anche seguendo il vostro criterio nella tabella sono stati esclusi dei porti che me,

ritavano di esservi inclusi ed inclusi altri che meritavano di essere esclusi. (*Bene!*)

Io non verrò a indagare se siano più o meno giustificate le ragioni del Governo nell'aver, in questa tabella, incluso dei porti che meritavano esservi esclusi! Non combatto gli interessi di alcuno e non voglio scoprire retroscena; ma difendo gli interessi di tutti per il bene comune del paese.

Il criterio delle 150 mila tonnellate! Ecco un criterio (per altro non osservato, come implicitamente risulta da ciò che ho detto) ecco un criterio, secondo il Governo, per preferire dati porti.

Ma io so che i competenti ripetono che non solo al criterio di un dato tonnello nel movimento di un porto bisogna badare, ma anche all'aumento progressivo, alla moltiplicazione del tonnello che negli ultimi dieci e più anni è avvenuto in un dato porto; e, se certamente merita l'attenzione del Governo un porto che si è arrestato a 150 mila tonnellate, o ha progredito di poche tonnellate in dieci o dodici anni, certamente merita anche attenzione, forse una attenzione maggiore talvolta, quel porto che negli ultimi anni ha moltiplicato, per esempio, quasi per tre il tonnello e che ha moltiplicato del pari quasi per tre le entrate doganali.

E allora perchè è stato escluso il porto della mia Salerno, che ha quasi triplicato il suo tonnello negli ultimi undici anni e che ha moltiplicato per tre le entrate doganali arrivando a tre milioni; sicchè se tutto il movimento commerciale del Regno fosse ascenso come è ascenso nel porto della città che mi onoro di rappresentare, oggi il movimento commerciale d'Italia sarebbe ad un'altezza vertiginosa; e se le entrate doganali fossero cresciute in tutto il Regno, come nel porto delle città che io rappresento, oggi le entrate del nostro bilancio sarebbero arrivate ad un'altezza, che io auguro cordialmente al mio paese?

Ed ancora: per voi, per il vostro cuore, per il vostro sentimento, per la ragione vostra non valgono le considerazioni della relazione della Commissione tecnica nelle quali si allude alla prosperità industriale di alcune città e regioni, di ricche valli d'Italia, cui necessariamente occorre il porto nel mare vicino, le considerazioni, per esempio, sulle fiorenti industrie della Valle dell'Irno? Lì vi si parla di un progresso industriale che in proporzione, è superiore a quello di Napoli, nonostante i provvedimenti ecce-

zionali a favore di Napoli e che, per primo, io per patriottismo ho votato pur convinto che non vi guadagnavano le regioni vicine alle quali io appartengo. E niente hanno parlato all'animo vostro financo quelle considerazioni di umanità, a cui fa appello la Commissione tecnica, la quale vi dice, che in alcuni porti sono urgentissime le opere, come nel porto di Salerno, perchè lì non sono rari i naufragi?

È un argomento, che altra volta trattai dinanzi alla Camera; sicchè invocai dalla pietà del ministro della marina provvedimenti, una stazione di salvataggio e strumenti di salvataggio, perchè altre vittime non vi fossero e perchè i cittadini di quella città non assistessero continuamente (domando ai miei colleghi della provincia di Salerno se io dica il vero) allo spettacolo di naufragi a pochi metri lontano dalla costa senza possibilità di soccorrerli. Chiesi allora al ministro della marina i mezzi di salvataggio e l'onorevole ministro provvide; datemeli io dissi, fino a quando il Ministero dei lavori pubblici non abbia provveduto alle opere portuali. Il ministro della marina provvide, ripeto, ma quanto alle opere portuali non vengono ancora. Sicchè non si sa se siamo in Italia o sulle coste della Somalia, se siamo in Italia o al capo di Guardafui.

Eppure io ricordo che, relatore del bilancio degli esteri, mi rivolsi al ministro degli affari esteri per chiedergli delle opere al Capo di Guardafui in Africa e un faro affinchè si evitassero lì, dov'è la bandiera d'Italia, delle scene veramente tristi; e l'onorevole ministro degli esteri ha provveduto, o è sulla via di provvedere; ma alle opere marittime del mio collegio, per essere in Italia, non si provvede ancora!

Signori, datemela voi una ragione che giustifichi il lungo oblio. Si dice che bisogna imitare gli esempi degli altri paesi, i quali provvedono prima ai grandi porti e poi ai piccoli. Ma questa è una menzogna; non voglio fare sfoggio di facile erudizione; ma, se esaminate gli atti parlamentari tedeschi, voi trovate che la Germania ha provveduto ai piccoli porti, per il cabotaggio, a cui grandemente tiene quello Stato, nel medesimo tempo in cui provvedeva ai porti di Amburgo, di Brema e di Manheim. Voi trovate che il Belgio, contemporaneamente provvedeva al porto di Anversa e provvedeva a tutte le sue coste. Io faccio appello a quelli che hanno visitato le coste

del Belgio perchè dicano se non sia vero che ogni metro direi di quelle coste è approdabile. E lo stesso ha fatto l'Inghilterra per tutti i 6000 chilometri delle sue coste, provvedendo contemporaneamente ai grandi ed ai piccoli porti affidati a Società, a ditte private.

In ogni caso, onorevoli colleghi, a che cosa valgono questi esempi? Non si pensa che, dolorosamente per il nostro paese, per la sua giacitura nel mare, dolorosamente per noi del Mezzogiorno, i grandi porti del Settentrione non rappresentano quel beneficio che rappresentano i porti di Amburgo e Brema per la Germania o quello di Anversa pel Belgio, dolorosamente per noi; ed allora bisogna provvedere anche pel Mezzogiorno.

Senonchè, quegli argomenti, ammesso che fossero veri, non sarebbe il caso di citarli per questa legge, poichè non è una legge per i veri grandi porti, che sono in Italia tre o sei al più. Non è una legge questa, per esempio, per Genova o per Venezia. Questi sarebbero argomenti validi, favorevoli, se si dovesse provvedere unicamente ai grandi porti; ma il presente disegno di legge doveva essere un piano generale per i porti del Regno, con questo disegno di legge si doveva provvedere a tutti i porti una buona volta. Certo, se domani si chiedessero ancora nuove spese per i veri grandi porti del Regno, Genova e Venezia, Napoli e Savona, Palermo e Livorno, tutti i rappresentanti politici d'Italia sarebbero pronti a votare le nuove spese per questi grandi porti, perchè sarebbe ciò un dovere patriottico, perchè in tali interessi è implicata tutta la economia nazionale. Ma qui, o signori lo ripeto, qui il caso è differente, questo è un disegno di legge sorto dalle esigenze di tutti i porti d'Italia.

Perciò non valgono le osservazioni che faceva il ministro dei lavori pubblici ieri quando diceva alla Camera: pensate che se si arrestasse il traffico a Genova, sarebbe un grave danno per l'economia nazionale. Questo è verissimo, ne siamo preoccupati tutti, ma non entra nel disegno di legge attuale, che non riguarda i grandi porti d'Italia pericolanti.

Io sono uno dei fautori principali perchè con un programma di lavoro, si provveda in Italia largamente alla viabilità, che è grandemente trascurata nel nostro paese, e si renda sempre più possibile la partecipazione dell'Italia ai traffici internazionali, migliorando sempre più i grandi porti.

Signori, in conclusione, noi, oggi, rappresentanti dei porti non inclusi nella tabella, ci troviamo esclusi dalla tabella, ci troviamo coi progetti tecnici e finanziari menomati, ci troviamo con difficoltà burocratiche create dal nuovo disegno di legge, sicchè quando noi credevamo di aver raggiunto lo scopo, ci troviamo di dovere incominciare da capo.

L'articolo 3 della legge obbliga gli enti locali a rivolgere le famose nuove istanze al Governo. Poi bisogna vedere se i criteri dell'articolo 3 siano applicabili alle opere marittime che noi indichiamo, e poi bisogna andare al Consiglio superiore dei lavori pubblici, e finalmente bisogna vedere se anche ammessi quei criteri, questi progetti, queste opere marittime, siano preferibili in forza dell'articolo 4. Infine noi abbiamo, come ultimo rimedio, la IV Sezione del Consiglio di Stato! Tutto questo senza che vi siano contro di noi considerazioni di ordine tecnico, di ordine finanziario, di ordine politico.

Ora è grande la deferenza mia verso il ministro dei lavori pubblici, grandi il mio ossequio e la mia stima, ma debbo dichiarargli che in questa circostanza siamo di fronte ad un suo capriccio. (*Commenti*).

Io sono dolente che molti miei colleghi non conoscano il dialetto napoletano, ma in Napoli dove tanta è la stima per l'onorevole Gianturco, a proposito di questa legge, i buoni napoletani dicono che questa è una *'nziria* dell'onorevole Gianturco. (*Viva prolungata ilarità*).

PRESIDENTE. Onorevole De Marinis, vuol riposarsi?

DE MARINIS. Proseguo.

Ma ho inteso anche dire, e me lo ricordavano qui adesso alcuni dei colleghi, che ormai si tratta di una questione di dignità di Governo, che il Governo non deve cedere di fronte ad una agitazione che non è stata soltanto parlamentare, ma che dal Comitato parlamentare si è estesa nel paese.

Qui si tratta di una riunione di deputati che vigilano per gl'interessi che rappresentano, amici e avversari del Ministero; e parlare in questa circostanza di agitazione parlamentare e di dignità di Governo è lo stesso che offendere invece la dignità nostra, e gl'interessi che sosteniamo.

Ma, in fin dei conti, noi siamo qui appunto per sostenere gli interessi che cre-

diamo violati delle popolazioni che rappresentiamo, che ci hanno dato il mandato.

Noi non siamo qui per ubbidire solo al Governo.

Eppoi di quale agitazione, onorevoli colleghi, si parla?

Noi siamo passati per una serie di preghiere che abbiamo rivolte all'onorevole ministro del tesoro, Majorana, che sempre abbiamo trovato favorevole alla nostra tesi, ed al ministro dei lavori pubblici, che abbiamo trovato invece continuamente ostile, ed al presidente della Commissione parlamentare, onorevole Lacava, che avemmo la fortuna di trovare favorevole, e che infine, bisogna dirlo, ad onor del vero, ha fatto tutto quello che era nelle sue forze, perchè nella tabella venissero inclusi anche i porti esclusi.

Noi abbiamo usato tutti i mezzi che erano in nostro potere perchè l'onorevole Gianturco si fosse convertito alla nostra tesi. Figuratevi siamo ricorsi anche ai buoni uffici del compare dell'onorevole Gianturco, cioè dell'onorevole Strigari. (*Viva ilarità*).

Tutto abbiamo osato, onorevoli colleghi, tutto. Ma che più, siamo ricorsi anche al buon Totonno Venditti. (*Viva prolungata ilarità*).

Il giorno in cui l'onorevole Giusso, l'onorevole Tedesco ed io, delegati dai nostri colleghi, siamo andati a pregare l'onorevole Gianturco nel suo gabinetto, abbiamo adoperato tutte le parole che l'affetto, la stima, l'amicizia ci suggerivano, tutti i possibili e onesti corteggiamenti. (*Ilarità*).

Io ricordo che l'onorevole Giusso il giorno che parlò in nome nostro era innanzi al Gianturco prono e *benignamente d'umiltà vestuto*. (*Ilarità*). E usciti dal gabinetto dell'onorevole Gianturco, dissi nelle orecchie dell'onorevole Tedesco e dell'onorevole Giusso, che mi pareva che il ministro dei lavori pubblici, che non è soltanto un valoroso giurista, ma un valentissimo musicista, nel risponderci cantasse piuttosto l'aria, che gli è consueta: « Così veder vi voglio — Sommessi al mio voler ». (*Viva ilarità*).

Ed allora da che cosa può provenire, onorevole ministro, questa vostra ostinazione profonda? Non certo dalla vostra sapienza giuridica.

Una delle virtù maggiori di Papiniano era quella di cedere all'altrui consiglio, occorrendo. Lo dice egli: *sed in contrarium me vocat Sabini sententia*.

Forse l'esempio non calza abbastanza, perchè nè l'onorevole Giusso, nè l'onorevole

Tedesco, nè io, rappresentiamo Sabino, come voi Papiniano, ma ad ogni modo sarebbe stato assai bello, se, invece di respingerci, voi, con un magnifico gesto, ci aveste accolto sotto la vostra toga, come soleva fare Emilio Paolo Papiniano! (*Ilarità*).

CHIMIENTI. Via, Papiniano, si commuova! (*Ilarità*).

DE MARINIS. Signori, ma vi sono delle considerazioni di carattere superiore, che sorgono spontanee quando fatti come questo si lumeggiano con l'opera del Governo da qualche tempo in Italia.

Io non intendo alludere a questo o quel Ministero, a questa o quella maggioranza parlamentare, perchè le cose che io accenno oggi, le ho dette anche sotto altro Ministero.

Io dico che quando paragoniamo il progresso morale ed economico del paese, con l'opera del Governo, questo in Italia non seconda il progresso del paese; ed è difficile trovare nella storia un periodo come questo, nel quale vi sia maggiore contraddizione tra il progresso economico del paese e l'opera dello Stato.

Noi attraversiamo un periodo di preparazione politica ed economica, per cui sono passati altri paesi prima di diventare prosperi e grandi, un periodo in cui maggiormente devono far sentire la sua influenza il potere legislativo e l'opera dello Stato.

Or bene, paragonate di questo periodo l'opera del Governo, con ciò che i Governi in periodi simili, hanno fatto della Germania, del Belgio, dell'Olanda, dell'Inghilterra. Questa contraddizione, oggi, tra il paese che vuole andare innanzi ed il Governo che talvolta lo infrena, tra il progresso economico, morale, finanziario e politico del paese e l'opera dello Stato, questa contraddizione è rivelata da due fatti, che in fondo sono un fatto solo.

Innanzitutto dove troviamo noi oggi quella sapiente audacia per le quali si segnalano gli uomini di Governo in altri paesi? Dove troviamo noi quello slancio dello Stato, che è proprio dei paesi che sorgono o che risorgono?

Esaminate gli atti parlamentari degli altri paesi: dove trovate discussioni parlamentari come questa, per 10, per 12 o 13 milioni da spendersi in 15, 20 anni in opere portuali, che sono poi grandemente produttive e feconde? Per i porti cioè senza i quali non è possibile l'incremento economico del paese, il progresso delle ferrovie, il cabotaggio e senza cui i centri di produzione non

raggiungono i mercati? (*Bravo! Bene! — Approvazioni*).

Ma credete voi che altri paesi diventati economicamente forti debbano la loro prosperità soltanto ai fattori naturali e non alla genialità, all'intuito, alla sapienza dei loro uomini di Governo? L'operosità maggiore del Governo inglese non fu nel periodo della florida finanza, e quando il progresso era già sviluppato, ma quando la finanza inglese era meno prospera e sotto una grande pressione tributaria era il popolo inglese, e quando anche essa, l'Inghilterra, era afflitta come noi dalla piaga dell'emigrazione. Allora si è vista la genialità degli uomini di Governo inglesi; e così è avvenuto nel Belgio, e così in Olanda.

E se non fosse stata per la sapienza degli uomini di Stato tedeschi, come vi spieghereste voi che la Germania, pur non avendo avuto in questi ultimi tempi la potenza bancaria e capitalistica della Francia, l'ha superata in tutto il mondo sui mercati, nel campo della concorrenza industriale e marittima, sui campi fecondi della pace come l'aveva superata sui campi cruenti della guerra? A che cosa vale portare al Governo l'ingegno, la parola, quando non vi si porta la mente politica, la coscienza nazionale, il sentimento dei bisogni del paese, il concetto di ciò che siamo, la visione di ciò che potremo divenire? (*Approvazioni*).

Ma v'è un altro fatto che fa una sola cosa con il primo, io dicevo. Il Governo, non ha in Italia da molto tempo un programma per le spese. Noi spendiamo molto: è vero. Così si ripete: io, per conto mio, non ho queste preoccupazioni. In ogni modo si dice che spendiamo molto.

I più eminenti uomini parlamentari che si occupano di finanza, come il mio amico Carcano, come il Wollemborg, il Luzzatti, il Rubini, dicono che spendiamo molto o che spendiamo male, e si mostrano preoccupati perchè la spesa supera la potenzialità economica dello Stato o perchè la spesa non ha un sistema.

Dunque spendiamo molto, dicono alcuni; ma a noi manca un programma per la spesa, una finalità dominante io aggiungo. Spendiamo molto, ma senza una sicura direttiva, disperdiamo le forze in mille progetti di spese piccole, approfondendo le forze del nostro bilancio in mille rigagnoli, in mille piccole riforme e leggi di sgravi insignificanti e dannevoli. Tale è l'errore anche della politica del Gabinetto Giolitti. Buona è la sua politica interna, non buona quella

finanziaria, senza criteri la politica del lavoro e della spesa.

Guardate all'incontro la Germania. Essa dopo il 1870 si mise per la via delle spese ingenti, tanto che sin d'allora sorsero grandi preoccupazioni nei competenti della politica finanziaria di quel paese. Si disse: Bismarck ci ha messo per la via delle spese ingenti, addirittura pazzesche. Ma è anche un fatto, onorevoli colleghi, che quelle spese hanno portato i loro grandi frutti, perchè la Germania le faceva mirando ad un fine e ad un grande programma civile, che essa ebbe ed ha accanto al programma militare. La Germania ebbe questo programma: conquista della viabilità per mare e per terra, viabilità ordinaria, ferroviaria, marittima, fluviale, e inoltre elevamento della marina mercantile.

Da noi invece una pleiade di progetti senza criterio delle spese e non piccole avviate tutte per vie contorte e differenti. Quando lo sviluppo commerciale dei porti di Amburgo e di Brema non era quello che oggi è, la Germania dedicò ad essi spese enormi, e cercò che vie fluviali e ferrovie mettessero capo ad essi. I cervelli piccoli della Germania deploravano; ma la Germania ha raggiunto lo scopo, ha richiamato nella sfera d'influenza di quei porti la Svizzera e la Boemia, sottraendole al porto di Genova, e a quello di Trieste. -

Perchè, onorevoli colleghi, è doloroso a dirsi; di tutte le merci che sbarcano a Genova, soltanto il 7 per cento passa il Gottardo; e ormai nell'Italia settentrionale entrano merci anche sbarcate a Brema; e già si annunzia la possibilità dell'entrata di merci anche per le vie di Rotterdam e del Reno.

Ecco il risultato del programma fondamentale dopo il 1870 per la Germania, programma riassunto nella conquista della viabilità e nello sviluppo di una grande marina mercantile.

Ma non è forse questo il segreto della prosperità economica di qualunque paese? Noi in ciò, col nostro passato, ammaestravamo il mondo; noi ne abbiamo dato la prova nella propizia e nella avversa fortuna. Due volte fummo grandi, perchè eravamo padroni della viabilità, perchè avevamo forte la marina mercantile; e noi decademmo quando la scoperta di nuove terre e di nuovi mari ci fece perdere il dominio della viabilità e la marina mercantile decadde. Tutto ciò ora l'abbiamo obliato.

Occorre che io porti ancora una volta

questi argomenti nella Camera? Non ne parlai forse a proposito dei trattati di commercio e in ispecial modo di quello con la Germania? Ma non vedete quello che l'Austria e l'Ungheria stanno facendo per i porti dell'Adriatico? Sapete a quanto ascende il programma della spesa dell'Austria per Trieste? A 400 milioni; cento milioni li sta spendendo nel porto, e 300 milioni li spende per abbreviare la viabilità che vi deve mettere capo con lo scopo solo di sottrarre alcuni territori alla sfera di influenza di Genova.

In questa somma, onorevoli colleghi, io non metto ciò, che l'Austria ha speso già per collegare Trieste con Vienna e con i mercati dell'Europa centrale.

In una magnifica pubblicazione, che anche la Camera possiede, in quella colossale pubblicazione: *Les travaux publics*, fatta dalla Francia sotto gli auspici del ministro dei lavori pubblici, si leggono queste parole: « Il lungo periodo di pace che è seguito alle grandi guerre dell'impero, ha prodotto presso tutti i popoli un immenso sviluppo della produzione industriale e agraria e del commercio internazionale. Tutte le nazioni rivaleggiano da sessanta anni per migliorare i loro porti e facilitare con tutti i mezzi lo slancio della navigazione marittima ». E qui segue la lunga serie delle opere eseguite.

Noi ci dobbiamo sentire umiliati quando a queste parole paragoniamo quelle della relazione che precede il disegno di legge ministeriale, quando facciamo la proporzione tra quello, che si è speso in Italia dal 1862 al 1904-905, e quello, che si è speso in Francia e in altri paesi.

È doloroso constatare che questo programma, che noi non abbiamo avuto in passato, non prepariamo nemmeno per l'avvenire. Ne è indice il presente disegno di legge.

Noi continuiamo in una politica portuaria e marittima, in generale, errata. Lasciatemelo dire in questa circostanza, come lo dissi altra volta, unico paese al mondo è l'Italia, che ha lasciato libertà di commercio alla bandiera straniera nei suoi porti, e che si vincolava con la Germania mercè l'ultimo trattato, che io combattei; esempio, che non ci ha dato alcun altro paese nel mondo, nel passato e nel presente.

Neanche la cosiddetta liberista Inghilterra, neanche gli Stati riformisti e socialisti dell'Australia questo esempio ci hanno dato. L'Inghilterra ha avuto una legislazione la più protezionista, che si possa immaginare in fatto di libertà marittima nei propri

porti. Ricordate l'atto di navigazione di Cromwell. Solo quando divenne potente mercantilmente l'Inghilterra e non temette più la concorrenza degli stranieri, solo allora dichiarò la libertà nei suoi porti, come oggi. divenuta più forte militarmente, voleva che alla conferenza dell'Aja si decretasse la diminuzione degli armamenti.

Ho citato anche gli Stati australiani, gli Stati riformisti per eccellenza, gli Stati socialistoidi. Ebbene questi in materia portuaria hanno la legislazione più protezionista, che si possa immaginare, non permettendo i servizi marittimi nei loro porti neanche alla madre patria, l'Inghilterra.

Onorevoli colleghi, io ho parlato per un sentimento di dovere verso gli interessi del collegio, che io rappresento e della regione, e verso gli interessi nazionali, che sono implicati in una simile questione. Voi vincerete forse, onorevole Gianturco, ma non perchè la causa è buona, ma per la forza politica, che possiede l'onorevole presidente del Consiglio.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Se si vincerà, sarà per la bontà della legge. (*Commenti*).

Voci. No, la legge è ingiusta.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Il Parlamento giudica legge per legge.

DE MARINIS. Se vincerete, non sarà per la buona causa. Se vincerete, onorevole ministro dei lavori pubblici, non ci sarete bene in coscienza, e non compirete opera saggia. Non bene in coscienza, e ve ne accorgete il giorno in cui vi arriverà la notizia delle nostre nuove peregrinazioni e delle anticamere che noi deputati e rappresentanti degli enti locali dovremo fare per raggiungere lo scopo che credevamo di aver già raggiunto, per le difficoltà burocratiche che ci creerà questa legge, e quando credevamo di essere arrivati alla soluzione, dopo la presentazione della relazione della Commissione tecnica. Quelle opere noi avremmo certamente ottenuto, se voi non foste diventato ministro, onorevole Gianturco. E voi non compirete, io dicevo, opera saggia.

Io intendo infatti ricordarvi le parole di un ex ministro dei lavori pubblici di Francia, il Guyot, il quale in un piccolo libro che ha per titolo *Tre anni al Ministero dei lavori pubblici*, a proposito proprio di opere portuarie, scrive queste parole: « Non vi è errore maggiore, per un Governo, che richiamare il criterio politico, il criterio di

una maggioranza su di un'opera tecnica di lunga lena...»

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Qui non c'entra nessun criterio politico; è il testo della legge che è buono. E sono io responsabile, prima ancora del ministro dei lavori pubblici: perchè l'ho esaminato io. Nel Ministero c'è una sola volontà collettiva. Io non amo il cercar di dividere: sarà abile, ma non è cale. (*Interruzioni*).

DE MARINIS. Noi le dichiariamo che, se metterà la questione di fiducia, voteremo contro. Non vogliamo fare queste divisioni; perchè, se l'onorevole Gianturco è responsabile per la parte tecnica di questo disegno di legge, la responsabilità politica risale al presidente del Consiglio. Avremo il piacere di votarle contro, onorevole Giolitti.

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Amo gli avversari aperti.

DE MARINIS. Diceva nel suo piccolo libro il Guyot: è un errore politico...

GIOLITTI, *presidente del Consiglio, ministro dell'interno*. Non ammetto che si dica che il presidente del Consiglio non è responsabile di questa legge. (*Interruzioni*).

PANSINI. Sicuro che è responsabile!

PRESIDENTE. Ma andiamo avanti! Non interrompano! Onorevole Pansini, si iscriva, e parli a suo tempo.

DE MARINIS. Sono dolente che lei, onorevole Giolitti, non sia stato presente a quella parte del mio discorso in cui miravo appunto a sollevare la questione dal campo tecnico ed a portarla nel campo politico. Anzi dicevo che tutto il programma finanziario, e delle spese del presente Ministero, da lei presieduto è errato. Io non volevo dividere le responsabilità; dicevo solo che lei ha benemerienze nel campo della politica interna, ma non uguali benemerienze in quella della politica finanziari e dei lavori.

CARCANO, *ministro del tesoro*. La politica finanziaria, non è adesso che si discute. (*Ilarità e commenti*).

Una voce da sinistra. Sono in tre!

CARCANO, *ministro del tesoro*. Siamo undici, non tre. (*Interruzioni*).

DE MARINIS. E finisco. Spero che i colleghi che mi succederanno, alle considerazioni d'ordine morale, politico e finanziario che io ho fatto, agli argomenti che ho detto e dai quali risulta che, per dieci anni, il Governo, nella sua continuità, è venuto meno alle sue promesse, senza ricordare gl'impegni formali precedenti, aggiungeranno ar-

gomenti tali, da fare mutare, onorevole ministro dei lavori pubblici, il vostro consiglio.

E se accederete alla nostra preghiera, ai fervidi consigli nostri, voi ai titoli di benemerienza che avete e che tutti riconosciamo come uomo politico e come uomo privato, ne unirete degli altri. Così avrete non dico la riconoscenza nostra, che durerà quanto la vita, ma la riconoscenza delle popolazioni che rappresentiamo, di quelle pacifiche e laboriose popolazioni. E se così sarà, alla fine di questo lavoro legislativo, per opera vostra, in una questione così importante che riguarda tanti interessi regionali, in cui è implicato l'interesse nazionale, noi non ci separeremo discordi, ma solidali, uniti, animati da una fede sola, quella di vedere prosperare la nostra patria e liberamente slanciarsi sui mari, dai quali i nostri padri trassero le ricchezze maggiori e le maggiori glorie. (*Vive approvazioni — Molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Pala, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera,

Ritenuto che il problema della sistemazione dei porti, è essenzialmente ed indissolubilmente collegato alla vita economica di tutta la nazione e delle singole provincie e regioni che la costituiscono;

Ritenuto che per la risoluzione di questo vitale problema, non è possibile nè giusto fare distinzioni fra porti grandi e porti piccoli, e molto meno fare sottodistinzioni fra i diversi porti delle stesse classi e categorie, per includere gli uni ed escludere gli altri nella tabella annessa al disegno di legge ministeriale;

Invita il Governo:

1° Ad iscriverne nella tabella dei porti contemplati nel progetto di legge in discussione, il porto di Terranova Pausania, per l'importo dei lavori previsti nella relazione tecnica Inglese in lire 1,300,000;

2° A porre prontamente il porto stesso nelle condizioni previste e ritenute necessarie non solo dalle leggi generali, ma eziandio da quella speciale del 1905, in modo che per difetto degli urgenti ed indispensabili lavori non continui quella legge a rimanere lettera morta;

3° Ed attesa la inopportunità, e la mancanza di qualsiasi urgenza di nuovi lavori per lo scalo artificiale di Golfo Aranci, destinare la somma di lire 320,000 contem-

plata dall'attuale disegno di legge per nuove opere a Golfo Aranci, a porre il porto di Terranova Pausania in condizioni da soddisfare nel minor tempo possibile alle necessità obbiettive ed urgenti del commercio sardo, ed in ispecie a quello della esportazione del bestiame».

PALA. Onorevoli colleghi, dopo gli splendidi discorsi pronunziati ieri dall'onorevole Strigari ed oggi dall'onorevole De Marinis, nei quali si prospetta, si esamina e si illustra per ogni verso il progetto che discutiamo, una parola così poco competente come la mia, sul disegno di legge che sta davanti al Parlamento, sarebbe veramente fuori luogo. Quindi io per non fare opera inutile e presuntuosa mi asterrò dall'esaminare particolarmente e sistematicamente il progetto. Ma, chiamato dal dovere a fare i miei apprezzamenti su una questione che tanto vivamente interessa l'economia nazionale, non posso dispensarmi dal presentare davanti a voi almeno qualcuna delle mie impressioni sul dibattuto problema portuale, per poi venire a dire qualche parola sulle speciali istanze che sono nel mio ordine del giorno.

Mi pare, onorevoli colleghi, che la caratteristica principale di questo disegno sia nella indecisione dei suoi contorni. La cosa potrebbe essere spiegata col fatto, che non è una legge che sistema tutta l'ampia materia, ma l'apparenza è questa: nè spigoli netti, nè contorni ben delineati. E, cosa singolare, l'entità, l'apparenza della legge infuisce quasi per necessità anche sui modi di discussione.

E di questo fatto ebbi una prima impressione o conferma nella questione della sospensiva proposta ieri dal carissimo collega Cavagnari. Invano cerchereste in tutta la discussione fatta sulla sospensiva argomenti netti e decisivi. Era evidente studio di parecchi di celare quali erano le vere ragioni di parlare *pro* o *contro* il rinvio della discussione. Difatti coloro che l'hanno oppugnata, hanno addotto per principale argomento questo: che la questione è già ben matura e studiata, e che vi è l'urgenza di provvedere!

Ora io credo che quest'ultima asserzione sia sbagliata. Che una legge, la quale deve avere la sua attuazione fra una ventina di anni a dir poco, soffra unicamente perchè invece di essere discussa in queste ore bruciate che confinano col luglio, venga discussa in novembre, non mi pare cosa seria. Tanto più che tutti sanno, anche

per le ultime vicende parlamentari, che non certo in questa stagione, nel mese di luglio, potrà il Senato occuparsi della legge, nè è verosimile che se ne occupi nel mese di novembre, perchè altri e ben più urgenti incumbenti noi gli abbiamo testè affidato.

Dunque il Senato non potrebbe decidere che negli ultimi di dicembre o nei primi di gennaio. Ed allora, dove è l'urgenza di discutere una legge così grave e così feconda di risultati utili o dannosi, secondo i vari punti di vista, per il paese?

Ma lasciando pure da parte questo che può parere argomento ricercato; ve ne ha un altro di fatto, che dimostra artificiosa la invocata urgenza.

L'onorevole Gianturco, studioso di tutto ciò che prende a trattare, ma specialmente delle cose del suo Dicastero, non può ignorare che una delle leggi ultime di questa natura fu votata precisamente sotto il soleone, col pretesto che la legge era urgente. Sa la Camera quando il Senato l'ha votata e definitivamente portata alla vita dei fatti? Sei mesi dopo, cioè nel febbraio o marzo successivo.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Ma torniamo a discutere la sospensiva?

PALA. No, onorevole ministro. Ho rilevato la futilità degli argomenti, poichè sono figli della mancanza di sincerità della legge, mancanza di sincerità che si ripercuote nella discussione della medesima.

La vera ragione della fretta, studiata-mente tenuta in disparte da coloro che vogliono discutere ora, la vera ragione della fretta si traduce nel sistema invalso da pochi anni di portare molte leggi pericolose nel periodo in cui per necessità di cose la discussione deve essere affrettata.

Certo la Camera può fare quello che vuole.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Fu presentata in novembre.

PALA. Fu presentata in novembre, e fu deciso che si dovesse discutere in luglio. Siamo sinceri: il vero motivo di queste discussioni e votazioni affrettate è un altro, ed è intrinseco alla natura del progetto che si presenta dinanzi al Parlamento non è l'urgenza, è il timore degli interessati, che non arrivi a prodo un disegno di legge, che offende troppo legittime aspettative.

Non si sa mai quello che la politica prepara. La politica è un elemento infido, incerto. Quello che oggi pare facile, domani

potrebbe essere difficile, ed allora chi ha interessi che sono in opposizione con altri interessi non meno legittimi, si affretta, e vuole che la discussione avvenga in un periodo che gli sembra più conveniente.

Questa è la ragione dell'urgenza, ma non è di urgenza, che si può parlare. Ecco la ragione della poca sincerità degli argomenti adottati per respingere la sospensiva. Sono poco sinceri gli argomenti, perchè è poco sincero nel suo contenuto il disegno di legge.

Nessuno potrà negare che l'argomento della sistemazione dei porti sia tra i più gravi, forse il più grave che possa interessare l'economia nazionale.

Pochi potrebbero sostenere davanti alla Camera ed al paese che la questione ferroviaria sia più importante per noi della questione portuale, la quale si impone per la situazione e configurazione geografica del nostro paese, e si ricollega con le tradizioni storiche nostre.

L'Italia fino dal medio evo fu specialmente dedita al mare, e se nel progresso dei tempi specialmente in questi ultimi cinquant'anni il movimento ferroviario ha dato, così è parso, un'altra parvenza alle questioni commerciali, non è men vero che nessun provvedimento, nessun fatto successivo, ha potuto cambiare la natura ineluttabile delle cose, quale è data dalla conformazione stessa dell'Italia. In Italia un buon ordinamento del regime portuale si impone e si imporrà sempre.

E veramente il problema dei porti era stato prospettato per opera e merito dell'onorevole Tedesco in tutta la sua ampiezza; e dopo tanto aspettare i principi corrisposero alle aspettative del paese. Lo stesso onorevole Gianturco ne capì l'importanza e si mise sulle dritte e luminose traccie del progetto Tedesco, ma poi si fermò a mezza strada; quello che doveva essere un concetto integratore di tutto il problema economico nostro, diventò tutt'altra cosa; dal progetto dei 180 milioni si scese a quello dei 100.

Chi saprebbe indicare le ragioni del mutamento sostanziale di indirizzo? Qui troviamo l'incerto, l'indefinito, la poca sincerità anche, perchè a tutte le interrogazioni fatte non si è risposto.

La prima interrogazione che ora si potrebbe fare è questa: perchè il grosso pubblico non ha avuto comunicazione del rapporto della Commissione tecnica Inglese? Nessuno ha saputo mai perchè un progetto

di 180 milioni è diventato di 100 milioni. Risposte se ne sono date parecchie, ma nessuna che sodisfi e persuada.

Non può essere certamente la ragione economica.

Non che l'Italia sia in condizioni eccezionalmente floride, ma nessuno può asserire che le condizioni attuali del nostro bilancio siano così poco sicure da non consentire la maggiore spesa necessaria ad integrare il problema, quale fu *ab initio* prospettato; nessuno può dire che il paese non può, per il previsto periodo dei lavori progettati nel disegno di legge, dare più di 100 milioni.

Del resto come si può sostenere che sia la questione finanziaria che ha impedito di dare la soluzione razionale al problema, quando il Governo ha, negli ultimi tempi, concesso tali somme in aggiunta a quella preventivata, da dimostrare che il piano primitivo non è stato abbandonato per insufficienza di mezzi?

Altra domanda che non ha trovato sufficiente risposta persuasiva e non la troverà agevolmente è questa: perchè nel disegno di legge si sono contemplati solo 24 porti e si sono lasciati in disparte quelli che avevano gli stessi titoli di classificazione, di categoria, gli stessi, se non maggiori, bisogni da soddisfare?

Si è detto che non si poteva provvedere a tutti i porti, perchè sarebbe stato necessario che tutti i lavori studiati dalla Commissione tecnica fossero stati definiti; ma è povero pretesto, perchè non i soli 24 porti furono studiati; ma anche i 60 e più esclusi dal disegno di legge! D'onde la diversità di trattamento? Si sarebbe capito che il Governo fosse venuto a dire che le condizioni finanziarie non consentivano di spendere più di 100 milioni in opere portuali.

Ma questo appello a strettezze finanziarie non fu fatto esplicitamente da principio e fu tacitamente posto in disparte in seguito.

Tacitamente ma necessariamente, perchè le successive concessioni hanno dimostrato che i 100 milioni potevano essere allargati e si poteva arrivare ad una somma quasi doppia. E allora perchè non comprendere nella tabella i porti esclusi? Quale ragione v'è, una volta che arrivate a dare quasi il necessario per provvedere a questi porti? Nessuna ragione apparente, che voi negiate quel beneficio della tabella quando asserite e concedete di avere i fondi necessari. Veramente una certa ragione c'è ed è an-

nidata nell'inciso dell'articolo terzo che dà i 30 milioni ai porti esclusi, con riserve tali da far agevolmente sfumare la somma in beneficio di porti non determinati. È sempre la mancanza di sincerità che domina nel disegno di legge!

Ma, se passiamo dalle linee generali alle particolari del progetto, le contraddizioni e le risposte ugualmente non soddisfacenti non diminuiscono. Il Governo ha deciso, si dice, di dare altri 37 milioni per i lavori dei porti amministrati dallo Stato, esclusi dalla tabella. Vediamo le incognite di questa, che per me è solo una promessa. Questo sistema, che finge di dare quello che si tiene sempre in mano, è un rimedio serio, efficace, è un rimedio che affidi? Molti dei nostri onorevoli colleghi hanno fatto serio assegnamento su questa cifra di 35 o 40 milioni in più consentiti dal Governo quando la legge era davanti alla Commissione. Ma alla serietà della promessa osta anzitutto il fatto, già notato, che, per un comma dell'articolo 3 del progetto, male si può prevedere fin d'ora se, e fino a che punto, questa somma sarà disponibile per i porti esclusi.

Infatti, se in primo luogo questi 35 o 40 milioni disponibili devono servire a completare i lavori di altri porti, neanche determinati, e per la indeterminatezza dei porti, e per la incertezza del fabbisogno nessuno può prevedere quanta somma resterà disponibile degli ulteriori benefici del Governo in favore dei porti che attendono.

Ma poi supponiamo pure che restino disponibili i 35 o 40 milioni in più, e che lo Stato possa erogarli per i porti esclusi; come e quando li darà? Questo non è detto nel progetto, e contro la pericolosa indeterminazione, i sospetti non mancano. Si è detto che il sistema di lasciare all'iniziativa del Governo l'assegnazione delle somme ai porti esclusi può produrre dei pericoli nella nostra politica interna. Onorevole ministro, mi affretto a dire che do una relativa importanza a questo pericolo perchè anzitutto suppongo sempre che gli uomini politici, specialmente i ministri, siano tutti onesti, e non credo (e chi ha inteso mai niente di simile?) che un ministro possa fare cattivo uso dei mezzi potenti che sono a sua disposizione, e poi perchè questo eventuale mezzo di sopraffazione non è nelle ordinarie contingenze il più spedito ed efficace.

Ma non si può negare che il pericolo astratto di abusi esista. Non se ne varrà il

Ministero attuale, ma domani potrà venirne un altro per il quale i pericoli astratti possono divenire concreti.

Pensi l'onorevole ministro che l'articolo terzo è un'arma a due tagli. Siete voi sicuri che domani non verranno a codesto posto dei vostri avversari che con minori scrupoli si avvalgano di questa disposizione contro di voi?

E se questo pericolo, sia pure astratto e lontano esiste, non è commendevole la disposizione che subordina le assegnazioni al beneplacito del ministro. È vana ogni promessa, che è fatta anzichè dalla legge dall'uomo e l'attuazione della quale è e può essere in parecchie circostanze superiore alle forze del ministro anche personalmente, politicamente onesto.

Si dice che vi sono garanzie speciali che assicurano la serietà e l'onestà di queste erogazioni. Ma, onorevole ministro, la Camera è composta per due terzi di giuristi che hanno esperienza e sanno che cosa siano i lavori di questa natura, non ordinati, non disposti dalla legge, ma lasciati all'arbitrio ministeriale, col consenso o senza consenso del Consiglio superiore dei lavori pubblici e con l'intervento del Consiglio di Stato!

Non v'è nessuno nella Camera che possa credere seriamente che la erogazione di 35 milioni, stabilita in base ai criteri dell'articolo 3, sia una cosa seria, sia una cosa veramente attuabile, e soprattutto una cosa posta all'infuori, o dell'arbitrio, dicono e con ragione i più, o del mero beneplacito del ministro dicono i più discreti. Poichè la questione finanziaria è stata implicitamente esclusa poichè voi stesso avete concesso quasi intiera la somma necessaria per collocare tutti i porti amministrati dallo Stato in tabella, non vedo come possiate non andare in fondo e risolvere il problema. In una questione che interessa così sostanzialmente l'economia nazionale non si può evitare di dare e la tabella e gli altri pochi milioni necessari ad ottenere la giusta soddisfazione di interessi irrecusabilmente legittimi.

Voi farete opera utile, sommamente proficua al paese, veramente patriottica se darete queste altre somme, ed allora soltanto vi renderete veramente benemerito del paese.

E con ciò ho brevemente esposto le mie impressioni sul disegno di legge, conformi del resto alle conclusioni generali della minoranza della Commissione parlamentare che esaminò il disegno di legge.

Dirò ora brevi parole sulle conclusioni speciali del mio ordine del giorno.

L'onorevole ministro mi chiamò giorni fa quasi ad un duello, con la frase: ci rivideremo a Filippi.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. L'invito venne da lei.

PALA. Sì, ma non in forma di sfida, come fu da lei accentuato.

Io tuttavia non gliene serbo rancore, in primo luogo perchè la stimo e non credo convenienti questi ripicchi; ed in secondo luogo perchè sono alieno da questioni personali in materia di interessi pubblici.

Ho accettato la sfida nel senso onesto e doveroso, e vengo qui col proposito di dimostrarle, e spero che si arrenderà alla mia dimostrazione che sarà esauriente, che quando ella ha detto che il porto di Terranova è un porto di pochissima importanza, le cui ragioni sono state vivamente sostenute per mire personali, ha detto cosa sbagliata. Io ho qui dei documenti atti a persuadere anche i più scettici, e che dimostrano nel modo più ampio come quel porto rappresenti uno dei coefficienti principali della economia della Sardegna, e come a torto e con manifesta ingiustizia sia, più che posto in non cale, osteggiato.

E innanzi tutto l'onorevole ministro potrebbe rivolgersi al suo collega di destra l'onorevole Lacava, il quale ha visitato quel porto, non solo, ma ebbe il gran merito di venire davanti al Parlamento a portare un giudizio obiettivo su di esso. Egli disse presso a poco queste parole (era allora ministro dei lavori pubblici), parole che sono conservate negli atti parlamentari:

« Si dica e si faccia quello che si vuole; oggi le condizioni della finanza non consentono una spesa speciale per il porto di Terranova, ma questo porto è destinato ad essere il principale emporio della Sardegna verso il continente. Questa è la necessità ineluttabile delle cose ».

Un tale giudizio l'onorevole Lacava lo portò dopo aver visto sul luogo l'importanza di quel porto; ed ella, onorevole Gianturco, che conosce il suo collega come lo conosciamo tutti, non può supporre che parlasse da ministro per galvanizzare un porto elettorale.

LACAVA, *ministro delle finanze*. E l'ho detto nella relazione.

PALA. E gliene rendo lodo; ma di questo dirò anche in fine; ora prescindendo anche da questa non sospetta attestazione del ministro del tempo. Io porto oggi qui i docu-

menti più solenni, più incontrovertibili, che provano che il porto di Terranova è degno non solo delle cure mie, come deputato, ma di quanti amano le giuste rivendicazioni degli interessi sardi.

Io non so se l'onorevole ministro Gianturco, sappia che parecchi anni prima che io avessi l'onore di sedere in questa Camera, cioè nel 1894, salvo errore, il Governo dell'epoca diede incarico all'onorevole Pais di fare un'inchiesta sulle condizioni dell'isola.

Due anni dopo l'onorevole Pais consegnò al presidente del Consiglio d'allora, l'onorevole Di Rudinì, la relazione che è nota a tutti e della quale ho una copia tra le mani.

La relazione fu presentata un anno prima che io avessi l'onore di rappresentare il collegio di Tempio. Quanto al valore del documento nessuno può dubitarne, sia per il valore dell'uomo che lo compilò, sia perchè per l'onorevole Pais non vi possono e non vi potevano essere ragioni elettorali, poichè egli non era nè è deputato della regione a cui appartiene Terranova.

Ora si compiaccia la Camera che io, con poche citazioni, dimostri all'onorevole Gianturco non solo che è infondata la sua accusa, ma anche che il Governo ha degli obblighi precisi verso Terranova, che eccedono anche i confini della legge attuale.

L'onorevole Pais, a pagina 228 della sua relazione, dice così: « Questo approdo (l'approdo di Terranova Pausania) è importante per la più breve comunicazione fra il continente e la Sardegna; sicchè, ad onta dei lavori marittimi e ferroviari, già fatti, io credo, come ho già avvertito, che oggi, che l'entrata al mare di Terranova è sistemata in modo da permettere il transito ai più grossi piroscafi, sia più conveniente sistemare l'approdo proprio a Terranova, unendo con un molo la città all'isolotto Bianca, e su di esso far correre i binari di servizio; abbandonando (vedete quanto era radicale l'onorevole Pais quattordici anni fa: io non ho mai chiesto tanto), abbandonando quindi l'approdo deserto del Golfo degli Aranci, e risparmiando il percorso, in campagna brulla e rocciosa, di diciannove chilometri di ferrovia ».

La linea è di fatto più lunga; e poi se l'onorevole Pais avesse saputo allora quello che è successo dopo, cioè quanto male abbia arrecato al commercio sardo il mancato approdo a Terranova, sarebbe stato anche più reciso nelle sue giuste affermazioni.

Procediamo oltre e vediamo che cosa dice ancora, nella sua relazione l'onorevole Pais. A pagina 306 della stessa relazione, ove egli riassume i principali e più urgenti problemi da risolvere in favore dell'Isola, al numero 6, è scritto doversi attuare prontamente una « Convenzione con le ferrovie reali sarde allo scopo: 1° di modificare la percorrenza delle linee riattivando quale approdo da e per il continente il porto di Terranova » ecc.

In sostanza l'onorevole Pais, tre anni almeno prima che io venissi in Parlamento, proponeva, come rimedio al malessere dell'Isola, non solo l'attivazione del porto di Terranova, ma l'abbandono di Golfo Aranci. Io allora, onorevoli colleghi, non avevo nemmeno l'onore di conoscere l'onorevole Pais, per cui non si può fra altro supporre che io abbia potuto dettargli i termini della sua relazione. Io venni, ripeto, alla Camera nel 1897 e della mia opera parlamentare sono informati tutti i colleghi. Non feci che seguire le tracce della relazione, ed insistere qui per il compimento di voti troppo giusti. Di questa mia opera però non parlerò, perchè mi sono proposto di dimostrare con documenti ineccepibili, l'errore incorso dall'onorevole ministro. Sei o sette anni fa, fu nominata un'altra Commissione, la Commissione reale dei servizi marittimi, che si è recata anche in Sardegna per studiare, riferire e prendere le conclusioni più opportune per dotare la Sardegna dei servizi marittimi più convenienti. La Commissione alla quale fui estraneo, ma della quale facevano parte l'onorevole Carboni-Boj ed il mio carissimo amico, oggi partigiano dei grandi porti, l'onorevole Tecchio, ed anche, *(tanto nomini nullum par elogium)* l'onorevole Pantano, visitò tutta l'isola, ed anche Terranova.

Come sapete la Commissione reale era composta delle personalità più spiccate del mondo politico ed economico del nostro paese. Essa per la indipendenza e competenza dei suoi componenti era superiore a qualunque sospetto. Io ho qui tutti i documenti e la relazione di quella Commissione; ora mi consenta la Camera e l'onorevole ministro che io indichi ciò che quella Commissione scrive a pag. 245 del volume 3° della stessa relazione. « Terranova Pausiana ». In questo capitolo è segnato anzitutto il movimento annuo crescente di importazione e di esportazione del porto; poi è detto: « principali generi di esportazione: bestiami, legname e pelli conciate ». E poi c'è ancora un

riassunto delle considerazioni speciali della Commissione reale in questi termini:

« Perchè il porto di Terranova risponda alle esigenze del commercio e possa divenire, come merita, il porto capolinea delle comunicazioni col Continente, è necessario che siano costruiti un molo e banchine all'isola Bianca e che questa venga raccordata con un tronco di ferrovia; che sia elevato il livello delle banchine per facilitare l'imbarco del bestiame; che sia costruito un piano caricatore ecc. Si fanno in fine voti perchè Terranova sia dichiarato porto di prima classe (e lo fu) per la entità dei suoi lavori che sono reclamati, e perchè serve di sbocco al commercio di tutta la Sardegna ».

Onorevole ministro: come vede, non si tratta di un porto elettorale!

Sa ella, onorevole ministro, quali furono le conseguenze di questi voti della Commissione reale? Anzitutto questa, che nel progetto per i servizi marittimi presentato dall'onorevole ministro Baccelli la linea giornaliera tra Civitavecchia e Golfo Aranci fu prolungata sino a Terranova. E prima ancora di questo fatto e come eco legittima di tali conclusioni della stessa Commissione reale, il ministro delle poste del tempo, onorevole Morelli-Gualtierotti, presentò un disegno di legge che migliorava le condizioni della linea Civitavecchia-Golfo Aranci; per esso fu disposto e deliberato che la linea stessa, per quattro volte la settimana, si prolungasse sino a Terranova. Questa proposta è già per lo Stato la legge del 25 gennaio 1905: ma purtroppo il ministro sa che questa legge non è stata ancora eseguita. Aggiungerò che la proposta del Baccelli, non è rimasta isolata, e fu la linea giornaliera Civitavecchia-Golfo Aranci-Terranova, accolta nel disegno di legge dell'onorevole Schanzer, che sta dinanzi alla Camera.

Onorevole ministro Gianturco: si tratta ancora di un porto elettorale?! La Commissione reale e la Camera mi aiuterebbero dunque per mantenermi il collegio?! Eh via!

Io chiedo ora alla lealtà e rettitudine dell'onorevole ministro: crede egli che la conclusione della Commissione reale per i servizi marittimi, che certo non è stata ispirata da me, non abbia assolutamente voluto il prolungamento dell'approdo sino a Terranova e la assoluta necessità della sistemazione di quel porto?!

Esiste il volume degli atti di inchiesta ed è a disposizione.

E la legge 25 gennaio 1905, è dessa legge elettorale?

Crede egli che il ministro Baccelli dapprima ed il ministro Schanzer dappoi abbiano incluso nei loro disegni di legge la linea Civitavecchia-Golfo Aranci-Terranova proprio per i miei begli occhi?!

La cosa dunque non fu e non potè essere ispirata che da un interesse di carattere generale e non da un interesse particolare del mio collegio. E del resto la minore esportazione dal porto di Terranova appartiene al collegio di Tempio che ho l'onore di rappresentare; ma la maggior parte spetta al collegio di Ozieri, rappresentato dall'onorevole Pais, a quello di Sassari, dal collega Abozzi, al collegio di Macomer rappresentato dall'onorevole Solinas-Apostoli ed Oristano rappresentato dal collega Carboni-Boj, in provincia di Cagliari.

Dunque non interesse di collegio, ma l'interessedi tutta la Sardegna è impegnato nella sistemazione dal porto di Terranova per la esportazione dei principali prodotti nostri. Ed io credo che se l'onorevole ministro dei lavori pubblici tutte queste cose avesse precisamente conosciute, certo non si sarebbe lasciato scappare che si trattava di un porto elettorale, perchè si sarebbe convinto che questa questione va più in là della stessa legge che discutiamo.

Trattandosi infatti di una legge dello Stato che è in sofferenza sin dal 1905 il ministro avrebbe dovuto riconoscere che Terranova doveva essere soddisfatta per l'interesse dell'isola ben più innanzi alla presentazione dell'attuale disegno di legge.

Di fronte a questo stato di cose, io ho ben ragione di dolermi ben più degli altri che lamentano la insufficienza dell'attuale progetto!

La legge del 1905 doveva essere eseguita, perchè legge, e non si doveva aspettare fino ad oggi. E pazienza, se si fosse provveduto almeno oggi! Ma come spiega onorevole ministro, che ella che pure ha pensato a tanti porti, assai meno importanti, non fa nell'attuale disegno di legge menzione del porto di Terranova? Ella sa che quanto si è fatto in contraddizione alla legge, è anche contrario agli interessi sardi. A giustificare le mie insistenze bastava la legge ed i precedenti eloquenti da me citati, ed è qui tutto, perchè posso dimostrare che la Commissione reale vidde giusto, e che la legge del 1905 era ed è provvida. Basta citare il movimento di Terranova trascu-

rato, di fronte a quello di Golfo Aranci, favorito contro i nostri interessi; di Golfo Aranci favorito nel suo disegno di legge, mentre Terranova è dimenticata.

Io ho le cifre a mente e del resto ella può trovarle nell'annuario dei porti del 1904 ed in quello del 1905, ed anche nelle conclusioni della Commissione reale è data la cifra del movimento pel 1904. Se ella consulta la statistica, vedrà che dopo Cagliari, che è il più grande, dopo Porto Torres, escluso il porto di San Antioco, che, se serve ai sardi, non rappresenta un vero interesse sardo, viene quello di Terranova Pausania, che da un movimento di 22,000 tonnellate, è salito in tre anni ad un movimento di circa 35 mila tonnellate.

Sa qual'è invece il movimento del porto privilegiato di Golfo Aranci? Nel 1904 fu di 6 mila tonnellate! Di guisa che il movimento del porto di Golfo Aranci è un sesto del movimento del porto di Terranova!

Di fronte a questi fatti, di fronte all'argomento il più persuadente, che la merce segue la via naturale, come si può dimenticare il porto di Terranova e favorire invece quello di Golfo Aranci, che ha un movimento tanto minore?

Ha bisogno ancora, onorevole ministro Gianturco, di essere illuminato?! Io le porto una autorità non sospetta, quella del suo collega delle finanze, l'estensore della pregevole relazione al disegno attuale. L'onorevole Lacava il quale aveva dato prova di giudizio retto e perspicace su Terranova, ha voluto, egli, novello *Rex sacrificulus*, in questa ecatombe di porti innocenti, intreciare una corona di fiori a Terranova. Potrò essere un pianto vano per Terranova, ma questa corona... è un bel gesto per lui relatore del disegno di legge, e re... ministro!

Mi consenta, onorevole Gianturco, che io raccolga lo infecondo gesto, e le domandi se veramente, dopo quanto ha inteso, persista ancora nella frase, sfuggitagli forse nel calore dell'improvvisazione, che Terranova Pausania è un porto elettorale. Prima però di leggere il periodo scritto dall'onorevole Lacava, devo per lealtà dichiarare che se la soluzione diritta e doverosa della questione di Terranova fosse diipesa da lei, onorevole Lacava, sarebbe venuta: e mi azzardo anche a dichiarare che se le nozioni che ella, onorevole Gianturco, ebbe su Terranova le avesse avute qui alla Camera, e non fossero state date in confidenza, da chi non ha virtù di parlare alto e schietto, probabilmente la questione di Terranova sarebbe

stata definita anche prima di questa legge. Terranova ebbe la sfortuna di aver in lei, per necessità di cose, un ministro non informato o male e non onestamente informato. È quello che è capitato anche ad altri ministri precedenti, come all'onorevole Giusso; i quali, quando hanno saputo come stavano le cose, mi hanno detto: sono dolentissimo, ma adesso non sono più in tempo. Se l'onorevole Lacava avesse potuto ascoltarmi, avrebbe... ma è fatale che per Terranova arrivi al ministro in carica un informatore auricolare... poco benevolo e poco giusto.

Ecco infine che cosa scrive l'onorevole Lacava, dopo aver parlato di Terranova e di Golfo Aranci: « La vostra Commissione a cui è nota tutta l'importanza del porto di Terranova Pausania, che è uno dei porti più interessanti della Sardegna, specialmente per le relazioni commerciali col continente, raccomanda vivamente al ministro dei lavori pubblici, che i lavori sopra indicati, siano ultimati ai termini del contratto, senza ulteriore ritardo ». (Relazione Lacava, pagina 19).

Onorevole ministro, sa quale è la ragione della conclusione e della legge votata e non eseguita e delle conclusioni della Commissione reale? È sempre una sola prevalente ed insistente. È sempre la questione della esportazione del bestiame che si impone. Prima che la Sardegna possa sostituire alla esportazione del bestiame, suo principale prodotto, qualche cosa di diverso, passeranno cinquant'anni; ma intanto (ciò che è naturale, umano) ogni regione deve vivere con i prodotti che ha, e che li faccia valere. Il trasporto del bestiame, oggi, è il principale cespite della Sardegna; ed è certo che i principali mercati del bestiame sardo sono Roma, Livorno, Genova e qualche volta il nostro bestiame arriva fino a Napoli.

Ora esportare il bestiame da Golfo Aranci, come ora si è costretti a fare perchè Terranova ha il porto non sistemato, sa che cosa significa, onorevole ministro?! Significa correre l'eventualità frequente ed il danno economico di lasciarlo per tre o quattro giorni, esposto al sole, affamato ed assetato prima di poter prendere imbarco, perchè Golfo Aranci non ha nè fieno, nè erba, nè acqua, nè è, oltre agli altri inconvenienti, un porto possibile per tale genere di esportazione.

PAIS-SERRA. Sicuro: tre giorni.

PALA. Anche quattro. Noi riceviamo telegrammi di protesta, che poi passiamo al Ministero dei lavori pubblici.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Non ne ho avuto nessuno, fino ad oggi.

PAIS-SERRA. Ne ho mandati io alla direzione della Navigazione generale.

PALA. E che significa che ella non ne abbia ricevuto?! E la canzone che sentiamo suonare da dieci anni!

Quando il bestiame è passato per questa condizione di cose, ed ha dovuto attendere l'imbarco per due, tre, quattro giorni, ha perduto un terzo del suo valore. E questo è rovinoso, per noi. Invece, se il bestiame potesse imbarcarsi a Terranova (e questo si può fare solo col prolungamento della linea sino a Terranova, o colla sistemazione del porto), Terranova avrebbe tutti i vantaggi che mancano a Golfo Aranci.

Terranova ha acqua abbondante e pascoli abbondanti; a Terranova il bestiame potete farlo aspettare anche un mese, non solo non soffrendo, ma guadagnando. Ecco le ragioni indefettibili dell'insistenza nostra, che collimano colle ragioni della legge. Sistemare prontamente questo porto, è garantire a tutti, non a parole, l'interesse più vitale dell'isola.

Quindi, onorevole ministro, quando ella ad una interpellanza con cui le chiedevo perchè la legge 25 gennaio 1905, che stabilì l'approdo a Terranova, non fosse stata messa in esecuzione, mi rispose: « onorevole Pala, che cosa ho da vedere io in questa questione? » mi meravigliai della risposta la quale essendo ella troppo intelligente, rivelava *a priori* il suo disegno di non far nulla!

Chi vuole, onorevole Gianturco, che ci abbia a fare nella esecuzione della legge del 1905 e nella sistemazione del porto, se non il ministro dei lavori pubblici? Il ministro delle poste ha fatto il suo dovere; ma, se la linea non è attuabile perchè mancano vapori che approdino a Terranova, di chi la colpa? E le pare che sia giusto che una legge dello Stato, la quale dispone un fatto determinato, non sia messa in esecuzione?

Ella mi accennò in quanto, per giustificarsi, che era stato informato da persone competenti, ma chi più competente, chi più autorevole d'una legge dello Stato? chi più competente della Commissione reale, e di due progetti di legge che reclamano identici provvedimenti? Perchè non si è provveduto prima? Passi che non si sia potuta mettere in esecuzione la legge nel 1905, nel 1906; mettetela in esecuzione almeno nel 1907!

Altrimenti, che significato avrebbero le leggi d'Italia, se gli stessi ministri si dichiarassero renitenti ad eseguirle? E se il Ministero si dichiara impotente ad eseguire una legge dello Stato, ma allora che razza di fiducia ella vuole che si affibbi a quel capoverso dell'articolo 3, che lascia alla facoltà del ministro la esecuzione dei lavori portuali, che non gli sono specificatamente imposti da una legge? Non è questa la dimostrazione più irrefutabile, di quanto siano vacue e puramente burlesche le promesse indeterminate del disegno di legge dei lavori da farsi nei porti esclusi... il giorno del giudizio, quando io ho qui addotto la prova che il ministro, per ragioni... ineffabili, rifiuta la applicazione delle precise disposizioni delle leggi dello Stato!

Onorevole ministro, evidentemente la legge stessa è affatto insufficiente allo scopo che si è prefisso; ed ella ce ne dà, colla presente sua redazione e coi fatti, la migliore dimostrazione!

Io ho finito e ringrazio gli onorevoli colleghi della cortesia che hanno avuto di ascoltarmi. Faccio un voto. Se, onorevole ministro, la sua determinazione sarà pari alla nobiltà del suo intelletto ed all'affetto che ha e deve avere per il nostro paese, io confido che la distinzione di lana caprina fra porti con tabella e porti senza tabella sarà, nell'interesse del paese, composta e tolta di mezzo.

Ella non può negare che i 13 milioni, che mancano, ripartiti in venti anni per la esecuzione di un'opera così importante per l'economia nazionale, rappresentano una somma esigua. Li spenda e li consenta a fatti e non a parole, e farà opera proficua al paese che renderà chiaro il suo nome nella storia del Parlamento italiano. (*Approvazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Chiesa, il quale ha presentato il seguente ordine del giorno:

« La Camera, — ritenendo che nel progetto di legge le facoltà riservate al ministro dei lavori pubblici per ingenti indeterminate assegnazioni, possano eventualmente prestarsi a favoritismi politici, — riservandosi di introdurre nel progetto stesso gli emendamenti necessari a determinare fin d'ora i singoli stanziamenti per le opere in ciascuno dei porti minori, là dove esistono i progetti concreti già approvati, — passa alla discussione degli articoli ».

CHIESA. Onorevoli colleghi! La tendenza a sviluppare, ad estendere, ad allar-

gare le funzioni ed i poteri dello Stato, così in linea di diritto, come di morale, come di libertà individuali e collettive, impone che vi sia nello Stato anche lo sviluppo contemporaneo delle sue provvidenze per quanto riflette l'attività nelle opere pubbliche.

Perciò sarebbe da pretendere che l'azione sua, in tale maggiore ampiezza, rispondesse ad un concetto armonico di grande e somma imparzialità distributiva, affinché nessuna parte del paese mancasse di ricevere dallo Stato ciò che si crede in diritto di dover ricevere.

Unicamente questa equa distribuzione potrebbe far tollerare al paese tutto ciò che è la grande manomissione, la grande pressione, la grande preponderanza dello Stato in tutte le manifestazioni della vita privata, della vita locale, della vita pubblica. Tanto più ciò appare manifesto quando si consideri l'affacciarsi di un grande progetto di lavori pubblici per parte dello Stato: allora è chiaro che la distribuzione più che mai si vuole giustamente ripartita, sicchè le opere progettate vengono innanzi accolte come un vero segno trionfatore di civiltà, come sotto un grande arco di trionfo, dove solo siano ornamento fiori e frutta e non bacche amare e ghiande o spina nessuna.

Noi ricordiamo che la rivoluzione francese ha dato nel 1793 il primo Ministero dei lavori pubblici: sarebbe stato desiderabile per questa Italia nostra, che pure è sorta fuori da una rivoluzione, che il Ministero dei lavori pubblici fosse stato il principale rinnovatore dell'unità nazionale, avesse saputo, con un programma generale e completo di opere pubbliche, provvedere a tutti quelli che erano i bisogni immensi della patria risorta. Ed invece, tutto ciò non è avvenuto, nè vi è avviamento oggi che affidi.

Se noi osserviamo l'effetto dell'odierno disegno di legge nel paese, dobbiamo constatare come il Governo, il quale tiene tanto alla grande sovranità, al grande imperio dello Stato, fa un'opera demolitrice di sè stesso.

Mai forse come in questa occasione appare evidente l'illusione finanziaria sulle utilità minime che rende lo Stato in confronto ai grandi sacrifici che esso esige dal paese.

Tutto l'aspetto parassitario dello Stato, della funzione sua, si rivela appunto in questa parsimonia avara con cui il Governo rende in infima misura al paese, ciò che

il paese ha dovuto approfondire ai piedi del fisco, sperandone fortune che non avrà.

Ed allora noi pensiamo allo squilibrio della spesa pubblica, cui accennava testè l'onorevole De Marinis, — e vi accennava senza una critica forse a sè stesso, per essere egli, d'ciamogli pure la parola, un megalomane nella politica italiana — pensiamo alle gravi conseguenze di questo squilibrio tra le spese che sono utili e produttive, le spese civili ed economiche, e quelle che sono le spese decorative, l'elefantiasi militare, che criticavamo nei giorni scorsi.

Il Ministero dei lavori pubblici nel 1900 esponeva a Parigi un grande quadro che doveva riuscire forse a meraviglia dei forestieri che visitavano quella mostra: ricordo che in quel grande prospetto erano riassunte, come a gloria dell'Italia nuova, le spese per opere pubbliche dal 1862 al 1893; sei miliardi e mezzo, come se questa grande somma, spesa in 36 anni, fosse dimostrazione sicura degli sforzi vitali del paese. Ma se gli stranieri hanno fatto come noi la divisione di quei sei miliardi e mezzo per 36, si sono dovuti persuadere che le spese per opere pubbliche in Italia si riducevano appena a 180 milioni all'anno, cifra minima, se consideriamo il bilancio dello Stato che dal 1862 al 1898 è andato salendo da 700 a 1,800 milioni all'anno. Ora per noi, cui non è dato di svestire l'abito nostro politico in qualunque momento della nostra critica all'opera del Governo, si attaglia una cifra parziale di queste opere pubbliche.

Nella relazione Boselli del 1883 sul progetto di opere portuarie che divenne poi la legge del 1885, si lamentava che dal 1860 al 1882 l'Italia avesse speso per i porti solamente lire 167,944,300, cioè 8 milioni all'anno, su per giù quello che si propone di spendere ora. Noi raffrontavamo questa spesa con un'altra spesa di quelle che abbiamo detto decorative, la lista civile, la quale dal 1860 al 1882 importò un totale di lire 316,845,554.80. Ora noi non criticiamo — non è il momento — la spesa della rappresentanza dello Stato, criticiamo la sproporzione che si manifesta fra il modo con cui si risponde ai bisogni impellenti del paese e quello con cui assai più largamente si provvede al capo dello Stato.

Che osserviamo la suddivisione di cui è parola nella stessa relazione dell'onorevole ministro, precedente il progetto di legge, fra la spesa fatta in passato per i 15 grandi porti, 220 milioni, e quella per gli

80 piccoli porti, 57 milioni, nel lungo periodo di sette lustri, la sproporzione non potrebbe essere più eloquente.

Che una differenza sussista fra le spese per i porti minori e quella per i porti maggiori s'intende, ma che tanta sia stata e continui ad essere non è giusto.

Per le stazioni ferroviarie troviamo, ad esempio, preventivati 160 milioni per le grandi stazioni, per le minori 50 milioni; la differenza non è più così stridente. Tanto peggio è poi là dove si osserva addirittura la mancanza di provvedimenti: è a questo che ci opponiamo, memori delle aspettative di tante regioni, di tante piccole città, di tanti traffici parziali importanti.

Le provincie interessate fidavano nel testo del decreto Tedesco 26 gennaio 1904. « La Commissione determinerà per ciascuno dei principali porti che ne siano mancanti un piano regolatore da attuarsi razionalmente e gradatamente, secondo le disponibilità finanziarie, distinguendo i lavori in più gruppi corrispondenti ad altrettante parti di esecuzione ».

Ebbene, nessuna impazienza vi era in chi contava sull'ora sicura del suo buon diritto; solo una aspettativa legittima perchè la spesa dovuta fosse determinata: sarebbe venuto poi il tempo sospirato: invece, disillusione dappertutto. Eppure la relazione Inglese non poteva essere presentata più completa ed imparziale, più apolitica, più scevra di influenze esteriori: nessun elemento estraneo, nessuna pressione parlamentare l'inquinava: era qualche cosa che rispecchiava l'equità, direi, assoluta: una delle poche sane manifestazioni del funzionario: per una volta tanto esso avevo trovato l'unisono coll'utile e colle aspirazioni del paese.

Nel problema il lato tecnico non poteva desiderare soluzione più completa razionale, esauriente, in corrispondenza allo sviluppo dell'economia pubblica.

Nel problema finanziario la spesa ripartita in un lungo periodo di anni non disturbava certo il bilancio dello Stato.

D'altra parte non poteva trovarsi più opportuno momento di fissare questa spesa: floridezza dell'erario, floridezza della nazione: era appunto questa l'ora in cui bisognava stabilire lo stanziamento in modo completo e definitivo perchè occorre il coraggio di affrontare, con previdenza, le spese utili, prima che sopraggiungono le crisi, le quali hanno pure il loro naturale avvicinarsi nei fenomeni della ricchezza.

Ora perchè dunque, invece, non si è raccolto l'intero programma della relazione Inglese?

Si è detto che fino alla vigilia del giorno, in cui è venuto al banco dei ministri l'onorevole Lacava, egli era partigiano della tabella. Ora qui dobbiamo osservare quello che è stato osservato per le spese militari. Anche lì abbiamo detto che si comprendeva che il Governo si fosse fermato a 200 milioni come una spesa massima, che rispondeva ai suoi criteri, ma non si è compreso poi quando si è ridotta a 60 milioni. Così qui, si comprendeva che l'onorevole Giannurco fosse rimasto fermo sui 100 milioni, ma non si comprende quando arriva ai 35 milioni. Qui non vi è logica: o voi dovevate rimanere ai vostri 100 milioni, o dovevate arrivare ai 150 che vi erano richiesti.

La legge è un poco illusionista, senza dubbio; gli stanziamenti oggi fatti per il 1922 cambieranno più volte di forma e di misura; ma intanto il pericolo grave per noi sta là, dove vi è veramente un bisogno effettivo di queste opere portuali, dove vi è un traffico effettivamente in aumento, e dove lo stanziamento preventivato poteva soddisfare immediatamente ai bisogni urgenti. Ma voi dite che v'è l'articolo 3; vengano gli enti locali a fare domande, e saranno accolte; se non lo saranno, si avrà ricorso al Consiglio di Stato.

Onorevole ministro, ella non deve ignorare le incertezze, le debolezze degli enti locali: noi non possiamo pretendere che questi enti locali, stremati di mezzi finanziari e di attività individuali, assorbiti da mille necessità, abbiano tutto ad un tratto a galvanizzarsi con una fecondità meravigliosa che li faccia agire presso gli enti collegati, presso il Ministero, al Consiglio dei lavori pubblici e al Consiglio di Stato. Qualche comune saprà, riuscirà a fare; ma i più deboli? Invece noi pensavamo che la legge dovesse essere iniziatrice, integratrice delle forze locali, precisamente là, dove esse sono insufficienti. Oggi le richieste assegnazioni portuarie puramente teoriche non contrastavano affatto colle altre necessità che assediano il bilancio dello Stato: scuole, funzionari, servizi pubblici; il riparto figurativo di cui si accontentavano i piccoli porti era tale da non osteggiare il libero funzionamento del bilancio pubblico e da sviluppare le singole attività.

Non parlerò qui lungamente di speciali interessi locali. Ho la fortuna che la Ma-

rina di Carrara si trova nelle condizioni volute dall'articolo 3 della legge, perchè quel porto ha l'ultimo triennio in progressivo aumento, perchè da 109,864 tonnellate di traffico nel 1905, esso è salito nel 1906 a 115,464 tonnellate, e nel 1907 a 139 mila. Quando le rappresentanze locali di Carrara verranno a domandare la loro assegnazione sul fondo comune di 30 milioni, voi non potrete negarla; il traffico marittimo di Carrara viene nel novero dei porti esclusi, subito dopo quelli di Messina e Licata. E badate bene: noi, nel far risaltare i bisogni locali, dobbiamo anche compenetrarci delle riparazioni che si debbono in causa di altre insufficienze di pubblici servizi. Voi, onorevole ministro, non potete ignorare che le accettazioni ferroviarie a Carrara subiscono enormi, continuate, ripetute sospensioni.

Dovete pur pensare d'altra parte, alla immensa convenienza di sviluppare quel ricco commercio che è l'esportazione dei marmi dove l'offerta è sempre inferiore alla domanda.

Dateci il modo di caricare continuamente, sicuramente sui navicelli alla marina i nostri blocchi foss'anche soltanto per portarli a Livorno, dacchè voi non date modo al commercio di venire per terra; in ogni caso il risparmio nel trasporto per mare compenserà largamente la spesa pel porto minore e renderà più fruttifera quella stessa che farete pel porto maggiore.

V'è di più. Io sono lieto di portare qui il pensiero del direttore generale delle nostre ferrovie. Egli vedeva con geniale concetto uno scambio facile e sicuro fra i carichi di nero carbone provenienti dall'Inghilterra e dagli Stati Uniti e i nostri bianchi marmi che in quei paesi s'importano per cifre importanti. E come possiamo dire tutto ad un tratto a questo piccolo mondo industriale: aspettate ancora quando il piano sarebbe per voi definito?

Non valgono pretesti; è detto chiaro a pagina 6 della relazione: « la Commissione ministeriale compì con alacrità il suo lavoro e nel luglio del 1906 aveva già redatto o in corso di redazione i piani definitivi dei porti in nota segnati » in numero di trentasei i piani definitivi: la parola non può lasciare dubbi. Voi vedete quindi che quanto si reclama, si reclama perchè si aveva la convenzione di doverlo ottenere, perchè si riteneva fosse giusto venisse accordato.

Voi dovete sentire il « grido di dolore », se dobbiamo andare con le frasi storiche, che viene da tutti i piccoli centri portuari.

I colleghi avranno ricevuto numerose pubblicazioni particolari da questi centri, e, ahimè, molte le avranno gettate nel cestino; queste relazioni che vanno da quella rilegata splendidamente a quella modestamente poligrafata, a quella manoscritta, meritano un esame coscienzioso; da tutte queste manifestazioni mi è parso di veder sorgere come tutto un popolo che alzi le braccia chiedendo aiuto al suo Governo, aspettando da lui quel soccorso economico che possa ridare la floridezza e la vita a molte regioni, anche a quelle che non potranno offrire il triennio di traffico progressivo.

Per parte mia ho voluto coscienziosamente indagare, per tutti i porti esclusi, quel che le statistiche ufficiali non hanno pubblicato ancora; ho voluto avere da essi direttamente le cifre del traffico pel 1906, ed il valore di esso per l'ultimo triennio; ho raccolto questi dati da tante modeste cartoline, dove spesso in una sol frase traspariva l'ansia operosa di taluno di quei 90 porti esclusi. Sono singolari manifestazioni, ma impressionanti.

Prendiamone una a caso: il porto di Otranto. Il traffico del 1904 fu di tonnellate 3248. Manca la cifra del tonneggio del 1905 e del 1906. Manca l'indicazione del valore di questo piccolo traffico. Ma in nota si dice: « L'importanza del porto deriva dalla sua posizione strategica essendo come la chiave dell'Adriatico, dalla necessità di un rifugio per le navi che transitano per il canale ove la navigazione è difficilissima, dal bisogno di creare uno sbocco alla produzione di una vasta zona della provincia che non ne ha altro vicino e che ve lo troverebbe adattissimo, come testa di linea della grande arteria della ferrovia adriatica ».

Si può chiudere l'orecchio a tutto ciò?

Altre indicazioni caratteristiche potrei leggere alla Camera; non voglio tralasciare di notare quelle che riguardano Pesaro. Pesaro non ha il triennio progressivo richiesto dall'articolo 3 del progetto di legge, poichè nel 1904 il suo traffico fu di 36,240 tonnellate, nel 1905 di 35,418 tonnellate e nel 1906 di 33,287 tonnellate. Non avendo il triennio progressivo, Pesaro non potrebbe avere le 380 mila lire che la Commissione ministeriale ha preventivate pel suo porto vecchio; ciò mentre il lavoro di quella viva cittadina marchigiana tende a crescere sensibilmente; ecco la fallacia dei criteri progettati: voi, sapendoli, commettereste qui una ingiustizia, che appare lampante allorchè osservate

il valore di quel commercio che nel 1904 fu di lire 1,462,811.32, nel 1905 di lire 1,049,104.73 e nel 1906 ammontò a lire 1,704,845.91.

Ma, onorevoli colleghi, non bisogna dimenticare che le cifre statistiche poste a base dell'autorizzazione di spese potrebbero essere anche fallaci ed erronee.

Che il pericolo sussista mi convince un fatto: ho domandato nel maggio scorso al ministro delle finanze la cifra ufficiale del traffico marittimo di Carrara: egli mi ha fornito quelle del 1904 e del 1905, dicendo di non poter comunicare ancora quelle del 1906, perchè ve ne sono che contengono delle alterazioni... È evidente e facile immaginare quel che accade: una volta che è notorio come queste statistiche debbano servire a facultizzare le spese portuarie, gli stessi spedizionieri che ieri per tema del fisco davano cifre inferiori al vero, oggi colla speranza di avere quelle spese, esportano delle cifre superiori, e voi non avrete forse sufficiente controllo e cognizione esatta delle cose.

Ecco perchè i criteri speciali possono errare, mentre invece è più sicuro il criterio concreto della tabella nominativa per i porti di cui esistono i piani definitivi.

A questo proposito un emendamento abbiamo presentato e altri presenteranno colleghi di maggiore autorità: noi insisteremo perchè gli stanziamenti su quella somma di 30 milioni, messa a disposizione del Ministero, non dipenda da decreti ministeriali, ma da progetti appositi di legge. Non deve essere il ministro distributore di questi benefici, non deve essere il Governo, ma la Camera che, come sanziona piccole spese per organici, deve anche assegnare quelle maggiori che servono alla vita di tutto il Paese. Perchè le cupidigie e le gelosie che si appunteranno su quei 30 milioni, onorevole ministro, faranno sì che si formerà la persuasione morbosa nel pubblico dei più inesplicabili favoritismi; e a lei sarà forse rimproverato di non avere ascoltato coloro che dicevano che le somme andavano equamente distribuite soltanto per opera della legge: senza contare che ella avrà da fare molto anche per persuadere i concorrenti di una cosa assai meschina ed assai evidente, e cioè che quei 30 milioni distribuiti in 15 esercizi si ridurranno a 2 milioni all'anno.

Se invece aveste stabilito prima la vostra tabella, non avreste trovato poi questa ressa di concorrenti. Domani tutti gli aventi diritto per i porti minori si accaniranno su quei due milioni annui, ed io non

so quale potrà essere il criterio della scelta. Perchè badi bene, onorevole ministro, ella potrà non avere per l'assegnazione il criterio della preferenza politica, ma chi ci garantisce per l'avvenire? E qui sta il punto morale del disegno di legge.

Voi continuerete a mantenere la politica accentratrice, dannosa al funzionamento di un libero Governo. Continuerete a mantenere la politica del grosso che schiaccia il piccino. Guardate: il porto di Livorno ha larga assegnazione nel progetto; ebbene, secondo la legge, esso deve avere anche il sussidio delle regioni viciniori. Massa e Carrara diranno: perchè dobbiamo dare il nostro sussidio a Livorno, quando abbiamo noi diritto ad un porto nostro?

E così saranno mantenute le diffidenze fra gli uni e gli altri. Invece che cosa volevano le proposte della minoranza della Commissione? Erano miti e pazienti proposte, come è paziente il popolo d'Italia: prorogare il periodo di esecuzione, comprendere in tale periodo tutte le opere approvate già dalla Commissione ministeriale, rateare in un lungo periodo i contributi locali, facilitare gli anticipi delle spese preventivate, con facoltà di imporre supplementi alle tasse d'ancoraggio; tutto ciò non avrebbe turbato l'equilibrio e la compagine dell'erario.

Ma voi invece preferite che gli aventi diritto debbano piatire nelle anticamere, e già appare qualche effetto in coloro che pensano che saranno costretti domani a chiedere su quei 30 milioni l'assegnazione pel loro piccolo porto. Così si toglie ogni nerbo alla sincerità della funzione politica.

E questa è una grande legge di opere pubbliche? Noi diciamo francamente che è una legge di immoralità politica, di quelle che fiaccano i nervi di ogni autorità e la vitalità stessa di un'Assemblea. È vero che voi avrete adottato un paludamento per coprire le vergogne; ma la immoralità resterà sempre, ed apparirà nella insperata maggioranza di voti che raccoglierà questo disegno di legge. Perchè voteranno per esso oppositori del Ministero obbligati a votare in favore dalle necessità locali, per non far torto ai bisogni delle popolazioni che giustamente reclamano, ma con un voto politicamente anormale. E voteranno per il Ministero deputati ai quali incute più timore l'onorevole Giolitti e il suo Ministero di quello che non imponga ad essi il bisogno della regione che rappresentano.

Di ciò non potrete essere orgogliosi; non

avrete a felicitarvi di questa maggioranza. Da ciò verrà una legge che lascerà una eredità di corruzione: anche colla vostra massima rettitudine voi non potrete astrarre, almeno a parità di condizioni, dalle preferenze politiche nel momento della assegnazione.

Noi pensiamo che questo progetto di legge per i porti d'Italia poteva venire davanti alla Camera, previdente per tutti i bisogni del paese, all'unisono colla nazione; voi avreste avuto un voto solenne, concorde unanime, da tutti i partiti. Non lo avete voluto, tanto peggio per voi!

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Salvatore Orlando.

ORLANDO SALVATORE. Onorevoli colleghi, desidero prima di tutto dirvi che mi auguro e spero che le mie parole non siano male interpretate da voi, perchè nell'esporre, come farò, i bisogni reali e urgenti del commercio italiano in rapporto ai suoi traffici marittimi, non ho minimamente in animo di osteggiare le aspirazioni dei porti minori.

Voci. Forte, forte!

ORLANDO SALVATORE. È nel mio pensiero che nel nostro paese abbiano a progredire tanto i grandi che i piccoli porti. Intanto noto che l'agitazione, che è sorta, è un promettente sintomo del nostro futuro incremento marittimo. Non mai una legge ha dato luogo a tanta agitazione. Si direbbe che l'intero paese, risvegliandosi dopo un lungo sonno, sotto l'impressione del buffo d'aria marina della legge Giannone, comprenda finalmente l'avviamento, che deve dare ai suoi traffici, la direttiva, che deve dare al suo commercio per assicurare un più rapido ed efficace aumento della ricchezza nazionale.

Ed io, che ho fatto parte della Commissione, che ha preso in esame questa materia, posso dire che i numerosi deputati, che vennero nella Commissione a domandare provvedimenti per porti grandi e piccoli, per piccoli approdi o semplici pontili, erano animati tutti da una profonda convinzione; e spesso nella loro voce udimmo vibrare la commozione, tutti sentimmo che nessun interesse locale fu più altamente legittimo, tutti comprendemmo che non mai interesse locale aveva più legittimamente dimostrato esser parte dell'interesse generale del paese. E la nostra Commissione dimenticò tutto quello, che poteva riguardare gli interessi dei porti maggiori, e si affaticò unicamente nella ricerca dei mezzi per soddisfare a tanti e così molteplici bisogni.

Di fatto i porti maggiori non ebbero nessun aumento finanziario, quantunque molti di essi avessero assegni, che corrispondevano al 50, al 60 per cento del fabbisogno reale. Solo Ravenna, che, sotto l'impulso del suo commercio e dei traffici del suo porto Corsini, venne colla voce dei suoi rappresentanti amministrativi a domandare provvedimenti, con alta intonazione, Ravenna ottenne provvedimenti...

Voci. Ci voleva la rivoluzione!

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici.* Non è esatto!

ORLANDO SALVATORE. ... perchè erano richiesti sotto la forte pressione delle necessità impellenti del traffico.

Intanto però l'impulso, col quale le popolazioni spinsero i rappresentanti politici a domandare provvedimenti, portò alla simultaneità delle domande, quasi come prodotta da un panico. Avvenne, si può dire, quasi una ressa, per la quale, di fronte al limite imposto dal Governo, dopo varie concessioni accordate, la legge si venne a trovare nella posizione, in cui verrebbe a trovarsi qualsiasi banca, ancorchè fra le più solide, quando tutti i suoi creditori legittimi si affollassero contemporaneamente agli sportelli; essa pagherebbe un riparto a tutti, ma non pagherebbe completamente nessuno. (*Commenti*).

Ora io domando: era giustificato questo panico, quasi che lo Stato, dopo questa legge, dovesse andare incontro al fallimento, o si potesse supporre che, anche con l'aumento di tredici milioni, come domandano i rappresentanti dei porti minori e la minoranza della Commissione, potesse essere assoluta la nostra questione portuaria quando, solo per i porti di Genova e Napoli, fra quello, che si è speso e si sta spendendo andremo molto vicini ai 150 milioni? quando per molti dei porti maggiori questa legge non provvede che in parte? quando vediamo che la configurazione geografica italiana non ammette le concentrazioni a Genova e Venezia, a cui alludeva l'onorevole De Marinis, concentrazioni che, se possono aver luogo in paesi come la Francia e la Germania, che hanno altra conformazione, da noi, sarebbero una grave sperequazione ferroviaria marittima? quando il Belgio e la Francia hanno speso quello che l'onorevole De Marinis ha detto? quando la Germania in due o tre porti ha speso oltre 300 milioni? Come poteva supporre che questo provvedimento fosse il toccasana delle nostre condizioni presenti? Non tedierò la

Camera, ripetendo ciò, che ha detto l'onorevole De Marinis, circa l'Inghilterra. Ma osserverò solo che non fu quel Governo, che creò i *docks* inglesi, bensì le Società private, cioè fu il traffico, che provvede ai suoi bisogni. Onorevoli colleghi, credo che ci occorreranno ancora non tredici, ma qualche centinaio di milioni, prima di risolvere la questione portuaria; e l'Italia dovrà provvedere. (*Interruzioni*). Il panico fu dunque ingiustificato.

Lo spirito pubblico italiano, in fatto di sviluppo marittimo e d'interessi portuali è fuorviato.

Esso è tanto lontano dalle cose marittime che è giunto a considerare gli interessi portuali come interessi locali, non come un interesse generale del paese. E mentre è sempre pronto a fremere da un capo all'altro della penisola quando si apre un valico alpino; quando si tratta di cose portuali, di sistemare i nostri porti, che sono punti di contatto con l'estero molto più efficaci ed economici dei valichi alpini, il paese è completamente indifferente.

Voci. Ora, no.

ORLANDO SALVATORE. E si dimentica che i nostri traffici internazionali sono assunti per venti milioni di tonnellate dal mare e per meno di due milioni di tonnellate dai valichi alpini; e che perciò l'aumento della ricchezza nazionale poggia per nove decimi sul mare e per un decimo sui valichi alpini.

E si dimentica che la Lombardia, che per bocca dell'onorevole Albasini si disinteresserebbe del bombardamento di Genova, e che trent'anni fa era legata al traffico di quel porto solo per poche centinaia di migliaia di tonnellate. Ma non appena, col dono del Duca di Galliera, il porto stesso potè essere ampliato per dare accesso alle grandi navi delle linee internazionali, tale movimento triplicò in sei anni, e oggi supera i tre milioni di tonnellate.

E non si vede come la Svizzera per fruire di questo porto spenda centinaia di milioni per forare le sue montagne, apprezzando, meglio di noi, l'alta importanza dei traffici marittimi?

E così, mentre si solennizza colla stupenda esposizione di Milano l'apertura del Sempione, che darà a noi comunicazione di uomini, alla Svizzera il godimento dei nostri porti, si dimentica che forse in quella occasione sarebbe stato doveroso ricordare, con un modesto monumento Raffaele Rubattino, od il duca di Galliera, che, se è vero

ciò che ho detto, donò i suoi venti milioni non alla Liguria, ma alla Lombardia. E così, mentre non si considerano spesi per l'interesse di Domodossola i 45 milioni delle linee d'accesso al Sempione, nè per quello di Milano i 40 o 50 milioni, che costeranno le sue nuove stazioni, quando si tratta di porti, cioè di valichi (diciamo così) marittimi, allora quelli sono interessi locali. (*Interruzioni*).

E sorge qui dentro la voce di un uomo d'ingegno, che vi dice: o tutti o nessuno. (*Rumori — Interruzioni*).

Ed eccoci tutti, infatti, a tirare intorno ad una coperta, la quale, per quanto ingrandita, è tuttavia troppo piccola per poter coprire i bisogni di tutti. Ed ecco che qui si riproduce quella condizione di cose, che un eminente scrittore inglese, Vernon Harcourt, ha ben delineato, parlando di traffici sui canali.

Vi riassumerò quello che egli dice:

« Vi sono canali, i quali hanno un grande traffico e prosperano, altri che hanno un piccolo traffico e languiscono. Se il Governo deve pensare a tutti, si richiedono molti denari »

E così lo Stato si trova, in fatto di provvedimenti portuali, in questa condizione che, quando occorra in un porto un provvedimento necessario, urgente, per sopperire a necessità industriali o commerciali e per facilitare il traffico di una intera regione, non può adottare quel provvedimento, se contemporaneamente non prende provvedimenti per altri porti. (*Rumori — Commenti — Interruzioni*).

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. È proprio così!

PRESIDENTE. Ma pretendono forse che tutti siano della stessa opinione? Lo lascino parlare!

ORLANDO SALVATORE. Il Governo si trova nella stessa condizione di un padre di famiglia, il quale deve fare per tutti i suoi figli ciò che fa per uno. (*Interruzioni — Commenti animati*).

Portata la questione su questo terreno, essa assume tutta l'apparenza di una questione di giustizia. Ed allora in difesa della giustizia sorgono eminenti parlamentari, non usi a muoversi per questioni esclusivamente locali.

Ed essi vengono qui a dirci: vogliamo la tabella, vogliamo l'organico.

Ecco una parola, che al giorno d'oggi ha fatto fortuna.

Io non ostacolo, onorevoli colleghi, lo

sviluppo dei piccoli porti; solo dissenso dal metodo. (*Interruzioni — Commenti*).

L'organico è quella cosa, per la quale si va innanzi per forza di tempo, magari in venti anni, non per forza di cose, nè per necessità di traffici.

A questo punto, onorevoli colleghi, mi permetterete di riconoscere che non si tratta di questione di giustizia, bensì di precedenza. Ma se è questione di precedenza, i traffici, che interessano tutto il paese, debbono andare innanzi tutto. (*Interruzioni — Commenti*). E allora mi permetterete, spero, di esporvi qui le difficoltà, direi quasi incredibili, nelle quali si dibattono le nostre importazioni e le nostre esportazioni per le presenti nostre deficienze portuarie. (*Interruzioni*).

Non sono oratore, onorevoli colleghi; parlo come posso. Se mi interrompete continuamente vuol dire che non volete udire la voce di questi reali bisogni del paese.

PRESIDENTE. Prosegua! Non raccolga le interruzioni!

ORLANDO SALVATORE. Vi sono tre ordini di deficienze portuali in Italia: deficienze, che hanno rapporto con tutto l'impianto terrestre, binari, tettoie, mezzi di sollevamento, ecc.; deficienze marittime, come fondali deficienti, specchi d'acqua non protetti, mancanza di mezzi di riparazione, ecc., ed infine deficienze amministrative.

Per ciò che, riguarda quelle terrestri, sorvolo su tutte le deficienze ferroviarie, mancanze di binari, di raccordi di piattaforme, di parchi, di vagoni, perchè ne avete sentito parlare molte volte in questa Camera.

Ma vi è una deficienza, sulla quale intendo specialmente richiamare l'attenzione della Camera e del ministro; nè, segnalandola, intendo di aver fatto una scoperta, perchè è abbastanza nota, ma non ancora ha avuto dal Ministero tutta quella cura, che doveva avere. Ed è la deficienza di spazi e di tettoie.

La merce dal mare arriva in modo irregolare. Possono arrivare tre o quattro piroscafi contemporaneamente; allora e per quanti vagoni vi possano essere a disposizione, non vi è il modo di prendere il carico contemporaneamente; e quindi occorre lo spazio sufficiente per mettere questa merce a terra in attesa della sua spedizione per ferrovia, liberando il piroscafo ed evitando le controstallie. Ora i nostri porti difettano di spazi aperti e mancano quasi completamente di tettoie.

E le tettoie che sono necessarie per l'importazione; sono poi indispensabili per l'esportazione, perchè dobbiamo fare dei serbatoi sui porti nei quali avviare le correnti della produzione italiana, in modo da formare le quantità sufficienti per il carico dei piroscafi senza che abbiano da attendere e per attirare col magazzinaggio *gratis* nei primi giorni, in modo più efficace delle tariffe differenziali, a similitudine di quanto si ha nei porti esteri le merci italiane al mare, cioè all'esportazione.

Ora in quali condizioni si trovano i nostri porti per quello che riguarda spazi e tettoie? E qui non posso non citare qualche cifra.

Amburgo ha 388 mila metri quadrati di spazi coperti, cioè per ogni metro quadrato 44 tonnellate di movimento annuo di merci. Anversa ha 309 mila metri quadrati di spazio coperto, e cioè un movimento di 32 tonnellate per metro quadrato all'anno. E così per i *docks* inglesi e per gli altri porti del nord europeo. Queste tettoie sono concesse alle merci per i primi cinque giorni o per la prima settimana *gratis*, poi con una lieve tassa, una tassa di due centesimi al metro quadrato, sotto tettoia, e, se lo spazio è aperto, di un centesimo, ciò che per merci di un certo peso corrisponde ad una frazione di centesimo per tonnellata. Da noi invece si paga un franco dopo una franchigia di sole 36 ore!

Marsiglia, che è vicina a noi, ha 198 mila metri quadrati di spazio coperto con un movimento annuo di 35 tonnellate per metro quadrato.

Veniamo a Genova. Genova, è bene dirlo, non entra nel disegno di legge, ma rappresenta il meglio che da noi si è saputo fare in materia di porti. Quindi rappresenta il nostro indirizzo in questa materia. Ebbene, Genova ha appena 31 mila metri quadrati di spazio coperto, comprese le tettoie della Società di navigazione, della Camera di commercio e delle ferrovie. Perciò il movimento in questi spazi coperti corrisponde a 200 tonnellate all'anno per metro quadrato. In sostanza si può dire che non vi sono tettoie coperte per ricevere le merci senza spesa. E non vi parlo degli altri porti, che si trovano in peggiore condizione, perchè Napoli non ha che 14 mila metri di tettoie, Venezia 16,000 e Livorno 4,800.

Ora quali sono le conseguenze di questo stato di cose? È l'ingombro periodico dei porti.

Noi ci siamo occupati di far circolare i vagoni, ma non le merci nei porti.

Si sono fatti i parchi per i vagoni, ma non gli spazi per depositare le merci.

Ed allora avviene nei porti quello che avverrebbe in un città popolosa, costruita di sole case e strade, ma senza piazze, e dove la folla non può muoversi. Ed oggi la nostra merce è diventata folla.

Ed ecco ora, in fatto di spesa, quello che avviene per la mancanza di questi luoghi di deposito. Io vi sottoporro gli aumenti di spesa per qualcuna delle merci di importazione.

Cominciamo col carbone. Notate che, per causa della deficienza portuaria, non vi sono mezzi di scarico meccanico del carbone nei porti, se non a Genova e a Savona. Ma, oltre a ciò, sono scarsissimi gli spazi sulle calate, destinati a depositarvi i carichi di carbone che le ferrovie non possono ricevere, e per ciò occorre che il carbone sia messo nel navicello e quindi trasportato dai navicelli ai vagoni, oppure a terra quando a terra qualche area viene lasciata libera.

Quegli spazi di deposito che sono negati a terra, il commercio se li procura sull'acqua con galleggianti, e questi galleggianti vengono collocati lungo le banchine, impedendo ai piroscafi di avvicinarvisi e perciò obbligandoli a compiere le loro operazioni in mezzo al porto, sottoponendo le merci alla spesa di un doppio trasbordo, e cioè da bordo a navicello o da navicello a vagone o a terra. E questo costituisce un inconveniente gravissimo, perchè a Genova questi galleggianti arrivano a coprire un terzo della estensione del porto interno, ed a Livorno poco meno.

Ora quale è l'aumento di spesa, derivante da questa condizione di cose nei nostri porti, che viene a gravare sulla importazione dei carboni?

Invece di centesimi ottanta per tonnellata che sarebbero sufficienti per trasbordare, con mezzi meccanici, il carbone dal piroscafo al vagone o al deposito vicino, occorrono da lire 2.50 a 3.00 a causa del doppio trasbordo. Ma se poi, come sempre avviene, gli spazi mancano, perchè in tutti i porti le banchine sono coperte di carbone e non c'è più spazio per nessuno, allora, se occorre formare dei depositi lontani, si ha un'altro aumento per il facchinaggio, per il trasporto del carbone dal navicello al deposito lontano e poi da questo al vagone che viene pure a trovarsi lontano e

quindi altre spese, per cali del carbone, per sosta dei navicelli, per fitto di spazi, ecc., e si va ad una spesa sovente di lire 8.20 per tonnellata.

E spesso questi inconvenienti ritardano lo scarico dei piroscafi e allora bisogna pagare le controstaie e se qualche volta le Camere di commercio o i tribunali hanno giustificato i ritardi come dipendenti da forza maggiore e esonerato i negozianti dal pagare queste controstaie, gli armatori hanno immediatamente aumentato i noli tantochè oggi vi è una differenza di uno scellino e un quarto tra il nolo Cardiff-Marsiglia e Cardiff-Genova, Savona, Livorno o Spezia, così si è giunti qualche volta ad una spesa totale che si avvicina alle dieci lire per tonnellata.

Ora quando voi pensate che si tratta di parecchi milioni di carbone in tonnellate che entrano in Italia annualmente, vuol dire che noi abbiamo un'imposta, un dazio su questa materia prima di parecchie decine di milioni che grava sulle nostre industrie, e sulle nostre ferrovie, su tutta insomma l'attività del paese.

I cotone si trovano nella stessa condizione. Mancano si può dire completamente le tettoie al consorzio del porto di Genova; parlo di Genova perchè è il porto dove maggiormente si scarica questa merce e quindi il cotone si rifugia dove può, persino sulle navi in demolizione, e ricordiamo gli incendi che sono avvenuti poco tempo fa.

E perciò, poichè non c'è altro di meglio per i cotone che ricorrere ai magazzini generali, che sono una speculazione privata, così vi ricorrono infatti pagando forti spese.

Essi avevano una tariffa di lire 4.50 la tonnellata sino al 1905 poi aumentata a 6.80, che adesso, in seguito ad un *forfait* stabilito, è salita a 13 lire a tonnellata per trasbordo da piroscafo a vagone, mentre questo costo non dovrebbe superare le quattro lire per tonnellata.

Tutto compreso il cotone da Genova ai centri cotonieri lombardi viene a costare 35 lire la tonnellata mentre potrebbe costare assai meno.

E se a queste deficienze aggiungiamo quelle ferroviarie, sulle quali ho sorvolato, comprendiamo allora perchè il cotone per i centri lombardi abbia preso la via di Brema in quantità che minaccia di divenire sempre maggiore malgrado la spesa che da Brema a Milano si valuta a 65 lire la tonnellata. E quantunque i noli per Brema

dall'America Centrale siano superiori di 10 a 15 lire di quelli per Genova, malgrado la maggior distanza marittima, a causa della deficienza tecnica del porto italiano, tuttavia una differenza di 15 a 20 lire per tonnellata viene sempre a gravare su questa materia prima per le cause che ho sopra accennate.

Dunque o da Genova o da Brema abbiamo questi aumenti di spesa che gravano per parecchi milioni all'anno sulle 200 mila tonnellate circa di cotone grezzi che si introducono con grave danno delle nostre industrie per la condizione deficiente dei nostri porti.

Ora questa legge permetterà intanto di mettere in condizione i porti di Savona, di Venezia e di Livorno, di ricevere questi cotone in modo economico e ci eviterà la vergogna, permettetemi il termine, di ricorrere a Brema così lontana e perciò voi non potete respingere questa legge col vostro voto.

E veniamo ai grani. Questi sono in condizioni ancora più gravi. Esistono *sylos*, che io considero come l'anello di congiunzione ferroviario marittimo delle correnti granarie che ci vengono dal mare e devono distribuirsi nei nostri territori interni, solo a Genova e Venezia negli altri porti lo scarico si fa a mano. Il grano per passare dal piroscafo a vagone per mezzo dei *sylos* costa da 1.70 a 2 lire la tonnellata ma dove non vi sono *sylos* e non vi sono tettoie, come generalmente è, il grano è obbligato a subire, come il carbone, il doppio trasbordo da piroscafo a navicello e da navicello a vagone.

E questa volta vi sono maggiori spese per copertoni, per guardianaggio, per assicurazioni; e tutto questo porta una spesa, che arriva spesso a 4 o 5 lire per tonnellata. E quando pensate che l'anno scorso abbiamo importato 1,200,000 tonnellate di grano, mentre in qualche anno si sono rasentati i 2,000,000 di tonnellate potete vedere quale aumento di spesa incontriamo per le cattive condizioni dei porti; spese che nel loro effetto sono veri e propri dazi di entrata, che gravano perciò anche sul prezzo della produzione nazionale, perchè il produttore nazionale non vende la sua merce se non al prezzo della merce estera, più le spese di trasporto, i dazi le spese di sbarco, ecc. Adunque con mantenere questa condizione di cose graviamo evidentemente sul prezzo del pane. E poichè qui si è parlato del proletariato del mare permettete a me di dire che non dobbiamo neppure dimenticare il proletariato della

terra, provvedendo a riparare alle deficienze nei nostri porti. Onorevoli colleghi, ho sorvolato attesa l'ora tarda, su tutta la questione delle tariffe: ho qui tutte le tariffe inglesi, quelle di Anversa, quelle tedesche, ma le lascio da parte. (*Interruzioni*).

Sorvolo su tutto questo; spero che mi crederete sulla parola quando vi dico che le nostre tariffe, per gli scarsi depositi esistenti, sono incomparabilmente più elevate di quelle dei porti esteri, e che manca la gratuità per i primi giorni di deposito.

Vengo a ciò, che riguarda le nostre esportazioni, per le quali le condizioni sono ancora più gravi; perchè tutti i Governi si sono occupati molto delle importazioni e poco o nulla delle esportazioni. L'onorevole Gianturco ha istituito, per favorire le esportazioni, le tariffe per l'avviamento delle merci ai porti, e sia lode a lui; ma quando questa merce arriva sul porto, udite a quale odisea va incontro per la mancanza di depositi, nei quali, al sicuro e con poca spesa, possa attendere l'imbarco.

A Genova per ricevere queste merci, che vanno all'imbarco, non vi sono che poche tettoie comprese nei 31,000 metri quadrati che ho indicato, amministrate alcune dalle ferrovie, altre dalle Compagnie di navigazione; così pure a Napoli in misura molto minore.

A Livorno vi è un magazzino sulla diga rettilinea, amministrato dalle ferrovie, e ve ne sono a Venezia sul molo di Levante. Ma questi luoghi di deposito per l'imbarco sono così insufficienti che le ferrovie danno lo sfratto alle merci dopo sole 36 ore di franchigia, e le Compagnie di navigazione dopo tre giorni, colpendo le merci con tariffe di espulsione di lire una per tonnellata e per giorno dopo tale termine, mentre all'estero, dopo non meno di cinque giorni di franchigia, la tassa è di due centesimi al metro quadrato sotto tettoia e di un centesimo al metro quadrato allo scoperto, come ho già detto.

Ho qui un rapporto dell'Ispettorato ferroviario, dal quale risulta che le spese di imbarco della merce che passa per i magazzini ferroviari di esportazione varia da 3.50 a 9 la tonnellata, quando non si va al di là.

Ora all'estero la merce del deposito gratuito, per essere imbarcata non deve essere che accostata alla banchina, dove il piroscalo la imbarca coi propri mezzi con una spesa in generale inferiore a lire una la tonnellata.

E non parlo della merce in transito, cioè quella che le ferrovie consegnano direttamente ai piroscali senz'altri pensieri per gli speditori, mentre da noi questa forma di spedizione ancora non esiste, per quanto l'abbiamo sanzionata in varie leggi perchè non può farsi per la mancanza di tettoie di deposito, nè potrà farsi fino a che queste non vi saranno.

Vedete dunque in quali condizioni per le deficienze portuarie si trova la nostra merce di esportazione in confronto della merce estera a cui deve fare concorrenza.

E andiamo alle deficienze marittime, che affliggono i nostri porti. Voi sapete quale sia la condizione presente del traffico marittimo. Le statistiche - cito quelle inglesi - perchè esse fino dal gennaio vi dicono quanto e come si è costruito in tutte le parti del mondo nell'anno precedente mentre da noi questi dati si hanno molto ma molto dopo, le statistiche ci dicono che non si costruiscono che grandi piroscali e piccoli bastimenti e galleggianti per navigazione costiera e fluviale. Si tratta di cifre come queste 1,900,000 tonnellate di piroscali e meno di 40,000 tonnellate di piccoli velieri e galleggianti.

Che cosa vuol dire? Vuol dire che i trasporti da marittimi si sono trasformati in questo senso: grandi piroscali accedenti in grandi parti muniti di mezzi moderni per il trasbordo rapido ed economico delle merci e piccole navi per navigazione costiera o fluviale. La navigazione internazionale a vela sta per scomparire.

Una nave che si abbandona per età non si ricostruisce più. Nei nostri porti l'anno scorso entrarono navi a vela dall'estero per centomila tonnellate di stazza, mentre i piroscali salirono a trentasei milioni di tonnellate. Avviene per i trasporti marittimi quello che è avvenuto nei trasporti terrestri all'apparizione delle ferrovie; come scomparvero allora i vetturali degli stradali per essere sostituiti dai trasporti a brevi distanze intorno alle stazioni, così colla navigazione a vapore scomparire il veliero di lungo corso e viene sostituito dalla navigazione costiera attorno ai grandi porti.

Ora se questo è, ne viene per evidente conseguenza che lo sviluppo dei piccoli porti è provocato da quello dei grandi, e quindi è nel comune interesse, nell'interesse del paese che non dovete ritardare questa legge. (*Interruzioni e commenti*).

Ora, per ciò che riguarda le condizioni ma-

ritime, la maggior parte dei nostri porti si trova sempre come ai tempi della vela.

Basta la legge organica dei porti che mette in prima categoria i porti di rifugio, mentre la nave da trasporto moderna non si rifugia più, per dare un'idea di questo stato di cose per il quale molti dei nostri porti sono aperti ai quattro venti ed a tutte le correnti.

Il concetto del porto moderno deve invece essere questo: un bacino di acqua tranquilla, contornato di macchine di scarico, una vera officina di lavoro, non un luogo di rifugio.

E frattanto le dimensioni dei piroscafi aumentano sempre; le lunghezze di 200 non sono più casi rari.

Già da tempo il *Deutschland*, di 16,000 tonnellate di stazza e che oltrepassa i 200 metri di lunghezza; tocca i porti di Genova e di Napoli; ed oltre questo grande piroscafo, il *Konigin Louise*, il *Konig Albert*, il *Prinzess Irene* del Lloyd Germanico, il *Belgravia* dell'Amburgo America, il *Romanic*, il *Canopic*, il *Celtic*, il *Cretic* della White Star Line, ed altri frequentano i nostri porti. E questi piroscafi stazzano da 10 a 13,000 tonnellate, ed hanno bisogno di fondali da 10 a 11 metri.

Ora quali sono le condizioni dei nostri porti in fatto di profondità di acque? Non parlo del porto di Genova che non è compreso in questa legge.

Savona ha fondali di 7 a 8 metri e muri fondati a metri 7,50 e 8,50; ciò che vuol dire che non si può escavare oltre quella profondità.

Livorno ha muri fondati a soli 7 metri e fondali da 6,50 a 7.

Tralascio il porto di Civitavecchia, di cui tutti conoscono la deficienza di profondità e vengo al porto di Napoli. Questo porto è frequentato dalle più grandi navi, che solcano il Mediterraneo dirette in America o all'estremo Oriente o in Egitto.

Oltre i piroscafi, a cui ho già accennato, questo porto, dal prossimo ottobre sarà frequentato da due grandi piroscafi a turbina di 12,000 tonnellate della Compagnia egiziana, destinati ad aprire una nuova linea Marsiglia-Napoli-Alessandria d'Egitto per assorbire il forte movimento di passeggeri, che si è sviluppato per quella regione.

Faccio una parentesi. Noi abbiamo un così splendido porto nel nostro paese, unito ferroviariamente al resto d'Europa (perchè lo stretto di Messina con i *ferry boats* è ferrovia) il porto di Siracusa, a 40 ore di na-

vigazione da Alessandria, e che deve vedersi portar via tutta questa grande corrente di stranieri, che va ad Alessandria.

ARLOTTA. E Siracusa non è compresa nella legge. (*Commenti*).

ORLANDO SALVATORE. È una parentesi che faccio.

ARLOTTA. Io pure. (*Si ride*).

ORLANDO SALVATORE. Siracusa deve vedersi portar via questa grande corrente di stranieri, che si recano ad Alessandria, da piroscafi che partiranno da Marsiglia, e toccheranno Napoli, ma a Napoli ci sono 10 metri di fondale, e non si entra nel porto mercantile se non approverete questa legge, e chiudo la parentesi.

GIANTURCO, ministro dei lavori pubblici. Lo dica all'onorevole Arlotta (*Si ride*).

ORLANDO SALVATORE. Il porto di Messina, che ha una bella profondità, ha muri fondati a sei metri, per cui i piroscafi non possono accostare alle banchine.

ARIGO. Ma Messina non è compresa nella legge.

ORLANDO SALVATORE. Ma ha ancora due milioni non spesi.

Non parlo di Brindisi a cui occorre escavare l'entrata, nè di Palermo, che sappiamo in quale condizione si trovi. Non parlo degli altri porti. Andiamo fino a Venezia. Per entrare nel porto di Venezia bisogna passare per il Lido. Nel Lido non vi sono che 8 metri di fondale, quindi nessun piroscafo delle grandi linee internazionali potrà andare a Venezia, e perciò Trieste, per il cui porto il Governo austro-ungarico sta per spendere enormi somme, minaccia di assorbire sempre più tutto il commercio internazionale dell'Europa Centrale.

Vi è di più. Questa Camera si è preoccupata della difesa dell'Adriatico, ed è stato detto dall'onorevole Bettolo che essa è affidata solamente alla flotta. Ebbene, uscita la flotta da Taranto, non ha altro punto di appoggio che Taranto, perchè neppure i nostri piccoli incrociatori tipo *Varese* e *Garibaldi* entrano a Venezia.

Una voce. Ma ci sono entrati.

ORLANDO SALVATORE. In condizioni di battaglia non lo credo.

Ora, i fondi per aver questi mezzi effossori, avrete il coraggio di respingerli dando la palla nera? (*Interruzioni — Commenti*).

Voci. Respingheremo la tabella!

ORLANDO SALVATORE. Con la tabella o senza tabella, dovrete approvare la

legge per tutte queste necessità vitali del paese che ho avuto l'onore di sottoporvi.

E poi non parlo delle risacche, delle correnti e di tutti gli altri inconvenienti relativi alle condizioni marittime dei nostri porti.

Ma vi è un'altra cosa della quale debbo tenervi parola: le grandi linee di navigazione hanno bisogno di avere i mezzi di raddobbo, e le grandi compagnie di navigazione scelgono quegli itinerari, dove vi sono i mezzi di raddobbo.

Quali sono le nostre condizioni a tale riguardo?

I bacini di Genova non hanno dimensioni sufficienti a ricevere molte delle grandi navi, che ho nominate e le nostre navi da battaglia non possono entrarvi.

Il bacino di Livorno di appena 135 metri e quello di Messina di 105 non possono ricevere navi di immersione maggiore di metri 6.80,

L'Adriatico non ha che un bacino galleggiante a Venezia e due bacini molto piccoli nell'arsenale, il maggiore dei quali non può ricevere che navi con immersioni sino a 8 metri.

I due soli bacini che si troverebbero in buone condizioni, in condizioni sufficientemente rispondenti alle esigenze moderne, sarebbero quelli di Palermo e di Napoli. Ma quello di Palermo, che è finito, ha una secca davanti, per cui non può accogliere i grandi piroscafi e quello di Napoli è nelle condizioni che tutti sappiamo.

Io la esorto anzi a questo riguardo, onorevole Gianturco, di non volere per un malinteso spirito di corpo mantenere l'errore che fu causa del danno; nel fare i nuovi muri di sponda bisogna correggere il disegno. Non ci sono dunque oggi bacini per la grande navigazione che a Genova ed anche questi di dimensioni limitate... (*Interruzione del deputato Pala*).

Io non credo onorevole Pala, di fare esagerazioni nel pensare a cose troppo grandi e per il nostro paese, accennando ai piroscafi a cui ho accennato, perchè i piroscafi, ch'io sappia, sono destinati a viaggiare in tutti i paesi ed entrare in tutti i porti.

Dunque noi dobbiamo, senza essere megalomani, metterci in condizione di ricevere nei nostri porti questi grandi piroscafi. Per riparare a questo stato di cose bisogna fare in Italia, se non i grandi lavori che si fanno all'estero, almeno lavori adeguati.

In questo momento si scava e si approfondisce dappertutto.

Sulla foce dell'Elba si è costruito il porto di Cuxhaven per i grandi transatlantici con moli di accosto con 11 metri di profondità, e si sta scavando l'Elba sino a 10 metri. Nel Belgio si è in procinto di costruire nuovi docks ad Anversa ed il nuovo porto di Bruges sarà munito di banchine di accosto di metri 11.50 di profondità. In Inghilterra i docks di Cardiff sono stati approfonditi, e se ne stanno costruendo altri con entrata di 12.75 ad alta marea. E chi di voi è stato in questi ultimi anni a Londra, avrà visto a Dover in costruzione un nuovo immenso porto, il quale agli scopi militari unisce anche quelli commerciali.

A Glasgow si approfondisce la Clyde. A Liverpool si porta la Mersey a 12 metri per il transito dei nuovi piroscafi della Cunard. Infine, in tutta l'Inghilterra è viva la questione dei docks.

Si tratta di modificare e rifare, si può dire, i docks per renderli adatti a ricevere i moderni grandi piroscafi, e di fronte alle grandi spese da affrontare si discute se debbano essere le Compagnie a sopportarle contro nuove concessioni o lo Stato nell'interesse del commercio.

In America si spendono 120 milioni di lire per scavare il canale Ambraose di accesso a New York a 12 metri per ricevere il *Lusitania* e *Meuritania* che ne pescano 11.30 e a New Orleans si pensa di andare a profondità maggiori. Il canale di Suez viene portato a metri 9.50 di profondità.

Non mi dilungo di più su questo punto, ma voi dovete, spero, riconoscere con me che ovunque è una gara per ingrandire ed approfondire i porti per renderli adatti ai moderni grandi piroscafi mentre da noi ancora nulla si è fatto a questo riguardo.

Ma vi è un'altra grave insufficienza nei nostri porti, ed è l'insufficienza amministrativa.

I nostri porti dipendono dal Ministero della marina, da quello dei lavori pubblici, da quello delle finanze, dai comuni, dalla Direzione delle ferrovie e dai lavoratori. Ci vuole l'accordo di tutti questi enti se si vuole che le cose camminino: basta che una ruota non giri perchè il lavoro cessi o sia intralciato.

Ora questo accordo non è sempre facile. I colleghi deputati più anziani di me sanno che cosa vuol dire ottenere l'esecuzione di qualche lavoro sui porti.

CHIESA. E per questo vogliamo la tabella.

ORLANDO SALVATORE. Bisogna cor-

rere da un Ministero all'altro, da un impiegato all'altro, avere perseveranza e pazienza.

Citerò un esempio. Per ottenere la costruzione di un piccolo scalo pubblico per l'ammontare di 30 mila lire nel porto di Livorno ci è voluta l'opera di tre deputazioni, la mia e quelle che mi hanno preceduto. Finalmente abbiamo ottenuto; e dopo 5 o 6 anni si cominciò il lavoro. E così per un altro provvedimento che si reclama pel porto di Livorno, unico si può dire per la esportazione dei marmi, relativo ad una gru per sollevare i pesanti blocchi. È stata promessa da tre ministri ma non è venuta ancora. E qualche volta avviene che quando si raggiunge l'accordo di tutti gli enti locali, esso urta non di rado contro l'Amministrazione centrale la quale la pensa diversamente. E qui, onorevole Gianturco, ritorno un momento sulla questione degli spazi.

Noi siamo deficienti di spazi nei nostri porti anche perchè si sono fatte concessioni a privati le quali non si dovevano fare. Quando si comprende che una determinata località può servire prima o poi agli usi del traffico generale, non si deve farne la concessione a privati per impianti stabili, perchè questi impianti in tali località sarebbero poi di grave nocimento allo sviluppo del porto.

GIANTURCO, *ministro dei lavori pubblici*. Io non ne ho fatta alcuna.

ORLANDO SALVATORE. Epperò io vorrei che la voce delle Commissioni locali fosse ascoltata sempre, anzi quando fosse unanime essa dovrebbe essere arbitra delle cose del porto. Se così si fosse fatto si sarebbero evitati i tanti errori che hanno afflitto ed affliggono i nostri porti, perchè l'Amministrazione centrale ha voluto eseguire opere contro il parere degli enti e degli interessati locali.

Eppoi vi è la mancanza degli ingegneri ripetutamente lamentata qui dall'onorevole Gianturco, la quale consiglierebbe di valersi, dove si può, degli enti locali anche per la preparazione dei progetti come si fa per le ferrovie.

Per tutte queste ragioni mi dichiaro pienamente favorevole alla autonomia dei porti maggiori; primo, perchè porta alla unità organica di tutti gli enti che vi presiedono, dando così modo di prendere con maggiore facilità e rapidità, deliberazioni concrete caso per caso, intese ad un unico scopo: di facilitare il traffico; secondo, perchè

coll'autonomia si arriva con più facilità alla pacificazione degli animi per mezzo della costituzione delle cooperative di lavoro, le quali eliminano inutili intermediari e permettono ai lavoratori di diventare dei borghesi, onorevoli colleghi socialisti, per la naturale evoluzione delle cose, per la quale ogni uomo che lavora e non si perde in chiacchiere si prepara uno stato!

Ma soprattutto sono fautore dell'autonomia ai grandi porti, perchè essa ci toglierà a queste strette dolorose di doverci quasi contendere il danaro dello Stato. Se voi accorderete i diritti marittimi o una parte di questi o se accorderete una percentuale delle entrate doganali dei grandi porti che salgono a cifre come queste: 80 milioni per Genova, 30 per Venezia, intorno ai 20 per Livorno, e così via, i grandi porti potranno vivere da sè e svilupparsi col loro proprio traffico, e lasceremo che le cure e le spese dello Stato potranno essere dirette ai piccoli porti che non possono far da sè, ma il cui sviluppo è ugualmente necessario al paese.

Onorevoli colleghi, vi ho accennato in quali condizioni di deficienza si dibattano i nostri porti e di quali danni esse siano causa ai nostri traffici.

Poichè queste deficienze e questi danni si risolvono in milioni e milioni che gravano su tutta la vita nostra commerciale, e su quella industriale col rincaro della materia prima e coll'ostacolare le esportazioni così tutto ciò vi deve consigliare a non rimandare questa legge.

E noi dobbiamo urgentemente provvedere a facilitare le nostre sportazioni che si fanno per tre quarti almeno attraverso i porti se non vogliamo rovinare questa stupenda alba industriale italiana, se vogliamo davvero che la ricchezza nazionale aumenti.

L'onorevole Gianturco ha mostrato di comprendere pienamente il problema quando ha stabilito le tariffe differenziali per l'avviamento delle merci ai porti, ma bisogna completare quel provvedimento con quelli relativi ai luoghi di deposito, alle tettoie di ricovero delle merci che giungono nei porti in attesa di imbarco e che facilitano le esportazioni assai più, forse, delle tariffe differenziali.

E forse con queste tettoie potremo ovviare ai danni che ci provengono dal trattato di commercio colla Germania a cui ha accennato l'onorevole De Marinis, o meglio dalle modificazioni che abbiamo introdotte

al trattato del 1891 col trattato addizionale del giugno 1905. L'articolo 1 suona così:

« Sono introdotte nel testo del trattato di commercio di dogana e di navigazione del 6 dicembre 1891 le modificazioni e aggiunte seguenti:

« I° *Omissis*.

« II° *Omissis*.

« III° Articolo 12. Questo articolo è modificato come segue:

« Le merci di qualsivoglia natura e provenienza la cui importazione, esportazione, transito o deposito, potranno aver luogo nel territorio di una delle parti contraenti, per mezzo di navi nazionali, potranno esservi egualmente importate, esportate, passare in transito o essere messe in deposito, per mezzo di navi dell'altra parte, senza essere sottoposte ad altri o più forti diritti di dogana, nè ad altre o più forti restrizioni e col godimento degli stessi privilegi, riduzioni, benefizi e restituzioni, anche in materia di ferrovie, che sono in vigore per le merci alla loro importazione, esportazione, transito o al loro deposito per mezzo di navi nazionali ».

Dunque abbiamo sancito qui la uguaglianza di trattamento tra la bandiera tedesca così potente, e la bandiera italiana così debole. Ho qui un rapporto del console inglese di Amburgo, il quale segnala al suo paese molto più potente marinarescamente del nostro, la condizione del traffico e della navigazione di quel porto nel quale si dice: Badate che qui vi è libertà di navigazione e di commercio; ma tutte le Compagnie di navigazione tedesche, tanto quelle di Brema, che quelle di Amburgo, malgrado la loro rivalità, hanno stabilito un sindacato, per il quale ogni Compagnia, che voglia togliersi un concorrente noioso, può chiamare l'ausilio dell'altra Compagnia e ribassando i noli può schiacciare l'avversario.

Ecco, onorevoli colleghi, quale è l'uguaglianza di trattamento, che abbiamo sancito col trattato del 1905. Ora, con queste tettoie si potrebbe forse, diciamo così, nazionalizzare la merce.

Queste tettoie assegnate alle ferrovie, alle compagnie di navigazioni, agli enti autonomi potrebbero essere strumenti efficaci per avviare le nostre esportazioni a i piroscafi nazionali e formare ed alimentare nei carichi di uscita la cui deficienza impedisce lo sviluppo di quella marina libera che vive di noli e che nei paesi veramente marittimi forma il nucleo delle flotte mercantili.

Onorevoli colleghi, la mancanza di questi luoghi di deposito, fa sì che un piroscafo che si metta sotto carico per Buenos Ayres, per esempio deve stare un mese sotto carico, gravando, in conseguenza, sul nolo per interessi e ammortamenti per tanto tempo perduto.

Quando avremo tolto queste deficienze dai nostri porti avremo ben operato per lo sviluppo industriale del paese e per lo sviluppo della nostra marina mercantile.

Ho finito. Voglio solo rilevare qualcuna delle obiezioni che sono state fatte specialmente da eminenti parlamentari, pei quali ho tutto il rispetto che si deve all'altissima posizione che hanno coperto; ma dei quali ugualmente credea si debbano qui dentro discutere le idee pubblicamente emesse anche fuori di quest'aula. Ma prima rileverò ciò che l'onorevole De Viti De Marco, (*Commenti*) ha stampato in un'intervista nella quale mette insieme i canali coi piccoli porti, perchè l'alleanza fa la forza.

Ora, quale è il concetto per unire i canali coi piccoli porti? Io non lo vedo bene.

Infatti, i canali fanno capo ai grandi porti e se si volesse, nell'intento di agevolare il commercio, portare una nave costiera proveniente da un piccolo porto nel l'interno del paese lungo i nostri canali, domando ai nostri colleghi dell'Alta Italia: che cosa avverrebbe delle loro strade, delle loro ferrovie, quando esse fossero tutte tagliate da ponti girevoli? (*Interruzioni*).

Onorevole Tedesco, le dico che l'Elba e tutti i fiumi del Nord sono pieni di ponti fissi, e vi si passa sotto coi galleggianti fluviali.

Perchè occorre che il ponte sia fisso e alto a sufficienza perchè non sia mai interrotto nè il traffico ferroviario, nè quello fluviale.

Dunque, onorevole De Viti De Marco, io non seguo il suo concetto.

L'onorevole Giusso ha fatto un confronto fra il porto di Trani, per esempio, che ha 36 mila tonnellate, col porto di Savona che ne ha 1,300,000. Non si possono fare questi confronti. Noi tutti progrediamo insieme; i piccoli porti sono i figli dei grandi; ma per fare confronti, dobbiamo prendere quantità dello stesso valore. Tanto varrebbe, sopra una spiaggia deserta, portare un anno un movimento di 10 tonnellate per dire che si è avuto un aumento dell'infinito per cento.

GIUSSO. Ho una risposta da darle: molti

porti minori hanno dato una percentuale maggiore.

ORLANDO SALVATORE. Ho detto che il piccolo porto è figlio del grande. Ma supponga un piccolo figliuolo di cinque anni che proceda nella vita dando la mano al padre di trenta; dopo un anno voi non potrete dire al piccino « tu hai proceduto assai più presto perchè sei andato innanzi del 20 per cento, mentre tuo padre solo del 3 per cento ». (*Si ride - Interruzioni*).

Ed ora vengo all'onorevole Di Rudini. (*Commenti - Interruzioni*). Ripeto qui la stessa professione di alto rispetto per l'uomo che ha coperto l'ufficio di capo del Governo; ma, ripeto, le idee bisogna discuterle.

L'onorevole Di Rudini ci ha detto in un articolo pubblicato sul giornale *Comunicazioni e Traffico*: prima di tutto ed innanzi tutto i piccoli porti e le strade vicinali.

Ora, io mi permetto di essere di parere completamente diverso. Quando si tratta di sviluppare una regione deserta, inospite, le cui energie hanno bisogno di essere svegliate, ho veduto all'avanguardia sempre la rotaia: perchè intorno a questa gran via del commercio si sviluppano e sorgono le vie secondarie, le vie vicinali, tutte le piccole correnti vivificatrici del traffico. E così, quando si tratta di regolare un regime idraulico di una regione, non si regola prima il corso degli affluenti, ma si regola e si argina il corso del grande fiume, nel quale le correnti secondarie devono affluire.

Dunque, ripeto, sono di parere perfettamente contrario.

Ma a questo mio parere certo non sarà dato da voi peso come a quello di un uomo così eminente come l'onorevole Di Rudini. Quindi chiamo in mio aiuto la voce di un uomo morto da molti anni, ma che incontriamo sempre vivo nella nostra strada, quando studiamo lo sviluppo del paese sotto qualsiasi forma: Camillo di Cavour. (*Interruzioni*).

Ebbene, onorevoli colleghi, a proposito di strade vicinali e di piccoli porti sentite come egli la pensava. Nel 1851, stabiliva un primo servizio sovvenzionato con la società Raffaele Rubattino e C. per le comunicazioni con la Sardegna, perchè egli vedeva in questo servizio sovvenzionato l'unità del paese. Due anni dopo, sapete che cosa pensò Camillo di Cavour a proposito di strade vicinali? Non pensò nè a Nizza, nè a Savona, nè a Spezia, ma fece sorgere la Compagnia transatlantica, assegnandole 600 mila lire

annue di sovvenzione per istituire dei viaggi regolari per l'America del Sud e per l'America del Nord.

Sorse allora vivissima l'opposizione nel Parlamento in tutti coloro, che erano troppo ferventi seguaci del piede di casa e della lesina. Costoro dissero: Guardate cosa fate, perchè dal Mediterraneo nessuno ancora ha osato di muovere una linea per l'America, neppure la Francia, e voi, piccolo Piemonte, senza grandi interessi in quei paesi, colle finanze oberate, fate questo? E Cavour in quel momento così speciale per l'avvenire della patria, rispondeva: Ma o signori, se lo stabilimento di questa linea di vapori, la quale (notatelo bene perchè questa è la circostanza più importante) sarà la sola tra le Americhe ed il Mediterraneo, conduce, come deve condurre, inevitabilmente nel porto di Genova una parte del commercio della Svizzera e del mezzogiorno della Germania colle due Americhe, questo commercio darà indiscutibili vantaggi alle finanze...

E proseguiva:

Ma il maggior compenso di questi sacrifici io l'aspetto dall'impulso che lo stabilimento di questo servizio deve dare al nostro commercio... E più oltre diceva che, un giorno Genova diventerà il porto più importante del Mediterraneo.

E Cavour fu profeta, perchè quelle linee da lui istituite ora sono le più proficue della nostra navigazione marittima. E senza nessuna spesa oggi per lo Stato sono quelle linee su cui si volge forse la maggior parte della nostra esportazione. E il porto Genova sta veramente per divenire il più grande del Mediterraneo, mentre ha creato quelli di Spezia e di Savona.

Ecco quali erano le vie seguite da Cavour per lo sviluppo marittimo del paese.

Termino il mio discorso con questo ricordo storico e vi prego, quando sarete di fronte all'urna, prima di gettare la palla nera, di non dimenticarlo.

Non ho altro da dire. (*Vive approvazioni - Congratulazioni*).

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

Risultamento delle votazioni segrete.

PRESIDENTE. Dichiaro chiuse le votazioni e prego gli onorevoli segretari di numerare i voti.

(*I segretari numerano i voti*).

Comunico alla Camera il risultamento

delle votazioni segrete sui seguenti disegni di legge:

Ruolo organico dei farmacisti della regia marina:

Presenti e votanti . . .	225
Maggioranza	113
Voti favorevoli	201
Voti contrari	24

(La Camera approva).

Maggiori indennità di arma per gli ufficiali (ingegneri) del genio navale:

Presenti e votanti . . .	226
Maggioranza	114
Voti favorevoli	202
Voti contrari	24

(La Camera approva).

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento su alcuni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero delle poste e dei telegrafi per l'esercizio finanziario 1906-907:

Presenti e votanti . . .	223
Maggioranza	112
Voti favorevoli	197
Voti contrari	26

(La Camera approva).

Istituzione della posizione di congedo provvisorio per gli ufficiali dei corpi militari della regia marina:

Presenti e votanti . . .	255
Maggioranza	113
Voti favorevoli	199
Voti contrari	26

(La Camera approva).

Modificazioni alla ripartizione della spesa straordinaria approvata con la legge del 2 luglio 1905:

Presenti e votanti . . .	225
Maggioranza	113
Voti favorevoli	196
Voti contrari	29

(La Camera approva).

Provvedimenti per un maggiore allenamento della flotta e per l'aumento graduale della forza organica del Corpo reale equipaggi.

Votanti	225
Maggioranza	113
Voti favorevoli	195
Voti contrari	30

(La Camera approva).

Autorizzazione della spesa di lire 60 mila per le opere di finimento occorrenti alla costruzione di un nuovo edificio ad uso della clinica psichiatrica della regia Università degli studi di Pavia.

Votanti	230
Maggioranza	116
Voti favorevoli	196
Voti contrari	34

(La Camera approva).

Modificazioni e aggiunte alla legge 25 giugno 1906, n. 255, concernente provvedimenti a favore della Calabria.

Votanti	226
Maggioranza	114
Voti favorevoli	203
Voti contrari	23

(La Camera approva).

Presero parte alla votazione:

Abbruzzese — Abignente — Abozzi — Agnesi — Agnini — Albertini — Albicini — Alessio — Antolisei — Arigò — Arlotta — Arnaboldi — Artom — Astengo — Aubry.

Baranello — Barnabei — Barracco — Barzilai — Bastogi — Battaglieri — Bertesi — Bertetti — Bettolo — Biancheri — Bianchi Emilio — Bizzozero — Bolognese — Bona — Bonicelli — Botteri — Brunialti — Buccelli.

Calleri — Camera — Camerini — Campus-Serra — Cao-Pinna — Capaldo — Cappelli — Caputi — Carboni-Boj — Carcano — Carmine — Carugati — Cassuto — Cavagnari — Cesaroni — Chiappero — Chiappusso — Chiesa — Chimienti — Chiozzi — Ciartoso — Cicarelli — Cimorelli — Cipriani-Marinelli — Ciuffelli — Cocco-Ortu — Cocuzza — Cornaggia — Cornalba — Cortese — Costa Andrea — Cottafavi — Curioni — Curreno — Cuzzi.

Dagosto — D'Alì — D'Alife — Dal Verme — Danieli — Dari — De Amicis — De Andreis — De Asarta — De Bellis — De Felice-Giuffrida — De Gennaro — De Giorgio — Dell'Acqua — Della Pietra — De Luca Ippolito Onorio — De Luca Paolo Anania — De Marinis — De Michele Ferrantelli — De Nobili — De Stefano Carlo — Di Lorenzo — Di Saluzzo — Di Stefano Giuseppe.

Fabri — Facta — Faelli — Falaschi — Falconi Gaetano — Falconi Nicola — Fa-

randa — Fazi Francesco — Ferrarini — Ferraris Carlo — Fiamberti — Fili-Astolfone — Finocchiaro-Aprile — Florena — Fortis — Fortunato Giustino — Franchetti — Fulci Nicolò — Fusco.

Gallina Giacinto — Gallino Natale — Gattorno — Gianturco — Giardina — Giordano-Apostoli — Giovanelli — Giunti — Gorio — Grassi-Voces — Guarracino — Guastavino — Guerci — Guerritore.

Lacava — Larizza — Leone — Libertini Gesualdo — Lucernari — Lucifero Alfonso — Luzzatti Luigi — Luzzatto Arturo.

Majorana Giuseppe — Malcangi — Malvezzi — Maraini Clemente — Marazzi — Margheri — Marinuzzi — Mariotti — Masselli — Materi — Mazzitelli — Meardi — Mira — Mirabelli — Montauti — Montemartini — Moschini.

Niccolini — Nuvoloni.

Odorico — Orioles — Orlando Salvatore — Orsini-Baroni.

Pala — Pandolfini — Paniè — Pansini — Pantano — Papadopoli — Pascale — Pasqualino-Vassallo — Pavia — Pellerano — Personè — Petroni — Pinchia — Pipitone — Placido — Podestà — Pozzi Domenico — Pozzo Marco.

Quistini.

Rampoldi — Ravaschieri — Rienzi — Rizza Evangelista — Rizzone — Romussi — Roselli — Rossi Enrico — Rossi Luigi — Rota Attilio — Ruffo — Ruspoli.

Sacchi — Sanarelli — Santamaria — Santini — Santoliquido — Saporito — Scaglione — Scano — Scellino — Schanzer — Scorciarini-Coppola — Semmola — Sili — Solimbergo — Solinas Apostoli — Sonnino — Sormani — Soulier — Spada — Spirito Beniamino.

Targioni — Tasca — Tecchio — Tedesco — Teodori — Teso — Torlonia Giovanni — Torrigiani.

Valeri — Valle Gregorio — Valli Eugenio — Veneziale — Vicini — Visocchi.

Wollemborg.

Zabeo — Zaccagnino.

Sono in congedo:

Ballarini — Baragiola — Bernini — Bertolini — Borghese — Bottacchi — Brandolin.

Camagna — Cameroni.

De Tilla.

Falletti — Fulci Ludovico.

Galimberti — Ginori-Conti — Greppi.

Marsengo-Bastia — Mauri.

Pini — Prinetti — Pugliese.
Rava — Rebaudengo — Ronchetti — Rossi Gaetano — Rovasenda.
Scalini.
Weil-Weiss.

Sono ammalati:

Badaloni — Bonacossa.
Celesia.
Fede — Fracassi.
Majorana Angelo — Massimini.
Resta Pallavicino — Rizzetti — Rizzo Valentino.
Simeoni — Sinibaldi.
Villa.

Assenti per ufficio pubblico:

Fusinato.
Gavazzi.
Pompilj.

Interrogazioni.

PRESIDENTE. Prego l'onorevole segretario di dar lettura delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

VISOCCHI, *segretario, legge:*

« Il sottoscritto chiede di interrogare il ministro dei lavori pubblici circa lo stato delle pratiche per l'esecuzione della legge sul Mezzogiorno, rispetto alle disposizioni in ordine alle strade rotabili per i comuni isolati.

« Mazziotti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare i ministri della guerra e delle finanze, per sapere per quale motivo il ministro della guerra si ostini a pretendere che il contratto di acquisto del terreno pel campo di tiro a segno di Thiene, sia steso in carta da bollo, contro i precedenti e contro l'esplicito parere del Ministero delle finanze.

« Brunialti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'onorevole ministro di agricoltura, industria e commercio per sapere se è informato dello estendersi in modo allarmante del fleotripide che devasta gli oliveti della Valle di Dolcedo, e se e quali rimedii intenda adottare per evitare il propagarsi di quella malattia.

« Nuvoloni ».

PRESIDENTE. Queste interrogazioni saranno iscritte nell'ordine del giorno.

Avverto poi, ai termini del regolamento della Camera, che nella votazione stabilita per domani per la nomina dei tre commissari per l'esercizio delle funzioni, di cui all'articolo 6 del regolamento giudiziario del Senato, contro l'ex ministro Nasi, ciascun deputato dovrà votare per due soli nomi.

La seduta termina alle 20.20.

Ordine del giorno per le sedute di domani.

Alle ore 9.

Discussione dei disegni di legge:

1. Lotteria nazionale a favore degli Istituti Pii in provincia di Macerata e del comune di Visso (777).

2. Tombola a favore degli Ospedali riuniti di Cortona (761).

3. Riordinamento del personale civile tecnico (specialisti laureati e capi tecnici) e del personale lavorante dell'Istituto idrografico della Regia marina (728).

4. Estinzione del debito parmense creato coi decreti sovrani 15 e 16 giugno 1827 (816).

5. Modifiche alla tariffa di vendita al pubblico dei tabacchi lavorati (800).

6. Modificazioni al testo unico delle leggi sull'ordinamento del regio esercito e dei servizi dipendenti dalla amministrazione della guerra, ed al testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni fissi del regio esercito, nella parte relativa ai ragionieri di artiglieria, ai ragionieri-geometri del genio, ai capi tecnici d'artiglieria e genio, ai disegnatori ed agli assistenti locali del genio ed al personale civile dell'istituto geografico militare (812).

7. *Seguito della discussione del disegno di legge:*

Riforma dell'ordinamento organico del personale dell'Amministrazione delle poste e dei telegrafi (610).

Discussione dei disegni di legge:

8. Modificazioni alla legge 19 giugno 1902, n. 242, sul lavoro delle donne e dei fanciulli (227-B).

9. Riscatto di linee e reti telefoniche esercitate dall'industria privata e ordinamento dell'azienda dei telefoni dello Stato (757).

Alle ore 14.

1. Interrogazioni.

2. Votazione per la nomina di tre commissari per sostenere l'accusa innanzi al Senato costituito in Alta Corte di giustizia per giudicare l'ex-ministro Nunzio Nasi.

3. *Votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge:*

Organici del personale delle capitanerie di porto. — Modificazioni ai ruoli della bassa forza portuale ed al ruolo del personale dell'Amministrazione centrale (766).

Modificazioni alla legge sul riordinamento del personale della regia marina militare, n. 4610 (serie 2ª), in data 3 dicembre 1878 (830).

Esecuzione delle convenzioni e degli accordi postali internazionali stipulati a Roma il 26 maggio 1906 (742).

Discussione dei disegni di legge:

4. Costituzione dei Consorzi per la difesa della viticoltura contro la fillossera (733).

5. Modificazioni alle norme di polizia forestale contenute nelle leggi 20 giugno 1877, n. 3917, e 19 luglio 1906, n. 379 (803).

6. Tombola telegrafica nazionale a pro dell'Ospedale civile di Monselice (760).

7. Istituzione di Uffici tecnici centrali pei monopoli dei sali e dei tabacchi e modificazioni ai ruoli organici del personale dell'Amministrazione delle privative e dell'Amministrazione centrale delle finanze (799).

8. Impianto di due fattorie per la coltivazione del tabacco, una nel territorio del comune di Padula, l'altra in quello del comune di Castelnuovo Cilento nella provincia di Salerno, da esercitarsi direttamente dal Ministero delle finanze, per la durata di nove esercizi finanziari (817).

9. Disposizioni speciali per gl'infortuni del lavoro nelle zolfare della Sicilia (802).

Seguito della discussione dei disegni di legge:

10. Autorizzazione di spese per l'esecuzione di nuove opere marittime (543).

11. Disposizioni concernenti le armi ed i pubblici esercizi (126-B).

Discussione dei disegni di legge:

12. Stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'esercizio finanziario 1907-908 (569, 569-bis e 569-ter).²²

13. Stato di previsione dell'entrata per l'esercizio finanziario 1907-908 (568).

14. Stato di previsione dell'entrata e della spesa del Fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1907-908 (658).

15. *Seconda lettura del disegno di legge:* Provvedimenti per lo sgravio del debito ipotecario, per il riscatto di canoni ed altri oneri reali e per agevolare la formazione di piccole proprietà (*Titoli II, V e VI*) (*Urgenza*) (116).

Discussione dei disegni di legge:

16. Modificazioni alla legge 14 luglio 1887, n. 4715, sulla emissione, in caso di perdita, dei duplicati dei titoli rappresentativi dei depositi bancari (450).

17. Agevolezze all'industria dell'escavazione e del trattamento delle ligniti e delle torbe. (238).

18. Bonifica delle cave di sterro e di prestito che costeggiano le linee ferroviarie (124).

19. Domanda a procedere contro il deputato Scaglione per il delitto previsto dall'articolo 105 della legge elettorale politica (275).

20. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Vetroni per ingiurie. (412).

21. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato De Felice-Giuffrida per diffamazione. (470)

22. Domanda di autorizzazione ad eseguire la sentenza pronunciata dal tribunale di Roma il 10 febbraio 1904 contro il deputato Enrico Ferri per diffamazione continuata e ingiurie a mezzo della stampa. (471)

23. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Di Trabia per contravvenzione alla legge sugli infortuni del lavoro (366).

24. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Enrico Ferri per ingiurie (475).

25. Approvazione della convenzione per la proroga per un anno, a decorrere dal 1° luglio 1906, dell'esercizio provvisorio delle ferrovie secondarie romane da parte dello Stato (508).

26. Mutualità scolastiche (244).

Seguito della discussione sui disegni di legge:

27. Riordinamento ed affitto delle Regie Terme di Montecatini (394).

28. Conversione in legge del regio de-

creto 31 dicembre 1905, n. 632, per la concessione di carte di libera circolazione e di biglietti per un solo viaggio, gratuito od a prezzo ridotto, per talune categorie di persone, sulle ferrovie dello Stato (350).

Discussione dei disegni di legge:

29. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Ravaschieri per lesioni colpose (520).

30. Conversione in legge del regio decreto 5 luglio 1906 che approva le annesse convenzioni 30 giugno 1906 per la proroga per un anno a decorrere dal 1° luglio 1906 dell'esercizio provvisorio da parte dello Stato delle linee Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciiglione e Varese-Porto Ceresio (580).

31. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Morgari per istigazione a delinquere commessa per mezzo della stampa (472).

32. Aggiunta all'elenco dei Comuni danneggiati, annesso alla legge a favore della Calabria (518).

33. Vendita al comune di San Pier d'Arena di alcuni immobili demaniali (642).

34. Modificazioni all'articolo 38 del testo unico delle leggi sull'ordinamento del Regio Esercito (654).

35. Modificazioni al regolamento della Camera (Doc. IX-A).

36. Piantagioni lungo le strade nazionali, provinciali e comunali (171-B).

37. Per le antichità e le belle arti (584).

38. Rendiconto generale consuntivo dell'Amministrazione dello Stato per gli esercizi 1903-904 e 1904-905 (7 e 277).

39. Per il miglioramento dei pascoli montani (539).

40. Assetto giuridico delle cattedre ambulanti di agricoltura (695).

41. Ordinamento del Benadir (745).

42. Convalidazione del Regio Decreto 1° settembre 1906, n. 503, e modificazioni al repertorio della tariffa generale dei dazi doganali (593).

43. Tombola a favore dell'ospedale di La Maddalena (754).

44. Autorizzazione dell'ulteriore spesa straordinaria di lire 120,000 per la Commissione istituita per la valutazione ed il riparto dei disavanzi degli istituti di previdenza del personale ferroviario (439).

45. Modificazioni alla tariffa generale dei dazi doganali (445).

46. Modificazioni alla circoscrizione ter-

ritoriale dei mandamenti VI, VII e IX di Milano (715).

47. Disposizioni sulla navigazione interna (542).

48. Domanda di autorizzazione a procedere contro il deputato Arigò per diffamazioni ed ingiurie a mezzo della stampa (367).

49. Rinsaldamento, rimboschimento e sistemazione dei bacini montani (538).

50. Costituzione in comuni autonomi delle frazioni Oricola e Rocca di Botte (386).

51. Trasferimento dei professori universitari (582-B).

52. Modificazioni all'organico del Corpo sanitario militare, al testo unico delle leggi sugli stipendi ed assegni per il Regio esercito ed alla legge sull'avanzamento nel Regio esercito (654-A-bis).

53. Miglioramenti per i tenenti e sottotenenti di vascello e gradi corrispondenti (814).

54. Modificazioni al testo unico delle leggi sul reclutamento del regio esercito (626).

55. Assestamento degli stati di previsione dell'entrata e della spesa del fondo per l'emigrazione per l'esercizio finanziario 1906-1907 (659).

56. Permuta di terre fra l'Orto Botanico della Regia Università di Palermo, gli eredi del duca Archirafi ed il municipio di Palermo (823).

57. Opere di sistemazione generale del fabbricato demaniale detto della Dogana Vecchia in Napoli ad uso di caserma principale delle guardie di finanza (735).

58. Provvedimenti per il funzionamento delle nuove cliniche e degli istituti di patologia della Regia Università degli studi in Napoli, e del palazzo costruito per sede della Università medesima, e per la manutenzione dei nuovi locali (797).

59. Istituzione di due nuovi posti di direttore generale nel ruolo organico dell'Amministrazione centrale dell'istruzione pubblica. — Organico dell'Amministrazione provinciale e centrale della istruzione pubblica (622 e 740).

60. Autorizzazione della spesa di lire 35,000 per la transazione con gli eredi degli ingegneri Ferdinando Savino e Federico Travaglini e con gli ingegneri Eduardo Travaglini e Carlo Laneri (714).

61. Provvedimenti a favore dell'Ospedale civile di Palermo e riforme di lasciti esistenti in Sicilia (262-B).

62. Assunzione allo Stato della proprietà dell'Isola di Caprera (444).

63. Costituzione delle frazioni di Cadeigliano, Caggio, Argentera e Doneda in Comune autonomo (478).

64. Provvedimenti a favore del personale d'ordine delle Amministrazioni militari dipendenti e degli assistenti locali (691).

65. Sistemazione degli Uffici finanziari, della scuola di guerra, dell'officina carte valori e della Biblioteca nazionale universitaria in Torino e approvazione di una convenzione con quel comune per la sistemazione predetta (805).

66. Abilitazione all'insegnamento delle lingue straniere (807).

67. Impianto ed esercizio di stazioni radiotelegrafiche nel Benadir e nella Colonia Eritrea (836).

PROF. AVV. LUIGI RAVANI

Direttore degli Uffici di Revisione e di Stenografia.

Licenziata per la stampa l'8 luglio 1907.

Roma, 1907 — Tip. della Camera dei Deputati.

